

# TE OGH 2001/5/16 20b224/00f

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 16.05.2001

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden sowie 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 M\*\*\*\*\*GmbH & Co KG, \*\*\*\*\* vertreten durch Dr. Heinz Oppitz und Dr. Heinrich Neumayr, Rechtsanwälte in Linz, gegen die beklagte Partei Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme und Verkehrsbetriebe AG, Fichtenstraße 7, 4021 Linz, vertreten durch Dr. Ludwig Pramer und Dr. Peter Lindinger, Rechtsanwälte in Linz, wegen S 208.485,04 sA, über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Linz als Berufungsgericht vom 14. April 2000, GZ 4 R 42/00z-57, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichtes Linz vom 3. Dezember 1999, GZ 4 Cg 102/96d-49, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

## Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden dahin abgeändert, dass die Entscheidung zu lauten hat:

- 1.) Die Forderung der klagenden Partei besteht mit S 104.242,52 zu Recht und mit S 104.252,52 nicht zu Recht.
- 2.) Die Gegenforderung besteht bis zur Höhe der zu Recht bestehenden Forderung der klagenden Partei zu Recht.
- 3.) Das Begehren, die beklagte Partei sei schuldig, der klagenden Partei S 208.485,04 samt 9,5 % Zinsen ab 22. 11. 1995 zu bezahlen, wird abgewiesen.
- 4.) Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit S 135.875,-- (darin enthalten S 16.706,50 Umsatzsteuer und S 44.231,-- Barauslagen) bestimmten Kosten der Verfahren erster und zweiter Instanz sowie die mit S 23.915,-- (darin enthalten S 1.777,50 Umsatzsteuer und S 13.250,-- Barauslagen) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

## Text

Entscheidungsgründe:

Am 9. 2. 1995 ereignete sich gegen 14,20 Uhr in Linz auf der Kreuzung Dauphinestraße neben dem Haus Nr 46 mit der Straßenbahntrasse der beklagten Partei ein Verkehrsunfall, an welchem ein von der klagenden Partei gehaltener Sattelzug und ein Straßenbahngelenktriebwagen der beklagten Partei beteiligt waren.

Die klagende Partei begeht Zahlung von S 208.485,04. Die bei der Kreuzung befindliche Verkehrslichtsignalanlage habe kein Rotlicht angezeigt, weshalb der Lenker des LKW im Vertrauen darauf, dass sich keine Straßenbahn nähern werde, die Eisenbahnkreuzung habe übersetzen können. Bei erstmaliger Sicht der Straßenbahn habe für den Lenker keine Verhinderungsmöglichkeit mehr bestanden.

Die beklagte Partei beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Die Eisenbahnkreuzung sei mit einer automatisch gesteuerten Lichtsignalanlage ausgestattet. In entsprechender Entfernung vor der Kreuzung sei ein Schleifkontakt angebracht, der bei Zufahren zur Kreuzung Rotlicht einschalte, das nach Verlassen der Kreuzung durch einen weiteren Schleifkontakt wieder ausgeschaltet werde. In Fahrtrichtung der Straßenbahn befindet sich ein weißes Kontroll-Licht, das dem Lenker des Straßenbahnzuges das Funktionieren der Anlage anzeigen. Bei Ausfall einer roten Lampe blinke das weiße Licht. Die Signalanlage sei zum Vorfallszeitpunkt funktionstüchtig und eingeschaltet gewesen. Der Lenker des LKW-Zuges habe eine überhöhte Geschwindigkeit eingehalten, die es ihm nicht erlaubt habe, sich davon zu überzeugen, ob die Eisenbahnkreuzung tatsächlich frei und zu überqueren geeignet sei. Der Lenker des Straßenbahnzuges habe ohne Reaktionsverzug eine Notbremsung eingeleitet. Für ihn stelle sich der Unfall als unabwendbares Ereignis dar.

Compensando wurde der Schaden am Straßenbahnzug in Höhe von S 7,574.532,-- als Gegenforderung eingewendet. Die Gegenforderung wurde mit S 800.000,-- außer Streit gestellt (AS 111).

Das Erstgericht sprach aus, dass die Klageforderung zu Recht und die Gegenforderung nicht zu Recht bestehe und verurteilte die beklagte Partei zur Zahlung des eingeklagten Betrages sA. Es ging von nachstehendem wesentlichen Sachverhalt aus:

Die Unfallstelle liegt innerhalb des Ortsgebietes, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Dauphinestraße 30 km/h. Diese verläuft im Bereich zur Unfallstelle in einer leichten Rechtskurve, ist eben und übersichtlich. Die Fahrbahn war zum Unfallszeitpunkt feucht; witterungsbedingte Sichtbeeinträchtigungen lagen nicht vor. Die Sichtverhältnisse der beiden Unfallbeteiligten aufeinander sind durch die Verbauung und eine parallel zur Dauphinestraße verlaufende Plakatwand beeinträchtigt. Diese Plakatwand befindet sich in Fahrtrichtung des LKW-Lenkers gesehen rechts, wobei die "Flucht des Zaunes" (Sichtbehinderung) 12 m vor der Unfallstelle endet. Die Kreuzung mit der Straßenbahntrasse ist durch Andreas-Kreuze und eine mit zwei Lichteinheiten ausgestattete Lichtanlage gesichert. Die Sicht auf die Kreuzung bzw Ampelanlage ist auf mindestens 50 bis 60 m möglich. Die Ampelanlage wird durch einen Schleifbügel, der sich 150 m vor der Flucht der Dauphinestraße befindet, geschaltet. Wird die Ampelanlage auf Rot geschaltet, leuchtet gleichzeitig (in Fahrtrichtung des Straßenbahnfahrers gesehen) ein Dauerweißlicht auf, um anzudeuten, dass die Ampelanlage funktioniert.

Beim Einfahren des LKWs in die Kreuzung war kein Rotlicht eingeschaltet. Der LKW näherte sich der Unfallstelle zunächst mit einer Geschwindigkeit von ca 32 km/h. Der Lenker reduzierte die Geschwindigkeit etwa 12 m vor Eintreten der Stoßmarke auf dem Tachographenblatt auf knapp 30 km/h und verlangsamte in der Folge die Geschwindigkeit durch eine leichte bis mittlere Bremsung auf 20 km/h und dann bis zum Anstoß auf 15,4 km/h. Der Grund für die Bremsung konnte nicht festgestellt werden, er lag jedoch nicht im Herannahen des Straßenbahnzuges. Der LKW-Lenker hätte den Unfall nur dann verhindern können, wenn er unmittelbar vor dem Einfahren in die Kreuzung nahezu angehalten und nach rechts geblickt hätte. Nur dann wäre für ihn der Straßenbahnzug erkennbar gewesen und hätte der Zug noch vor den Gleisen angehalten werden können.

Der Straßenbahnzug hielt zunächst eine Geschwindigkeit von etwa 39 km/h ein; die Kollisionsgeschwindigkeit lag bei knapp 28 km/h. Der Straßenbahnzug wurde nur leicht verzögernd verlangsamt und erreichte seine Kollisionsgeschwindigkeit nicht auf Grund einer starken Bremsung; die Geschwindigkeitsreduzierung entsprach einem späteren Anhalten an der nach der Kreuzung befindlichen Haltestelle. Die Ampelanlage wird nur durch Überfahren des Schleifkontaktees durch den Straßenbahnzug ausgelöst und kann vom Straßenbahnfahrer selbst nicht beeinflusst werden. Dieser hat auch keine Sicht auf das Rotlicht der Ampelanlage sondern nur auf das weiße Dauerlicht, welches die Funktionsfähigkeit der Anlage anzeigen. Bei Störung der Ampelanlage erlischt dieses weiße Dauerlicht.

Das Erstgericht traf noch weitere Feststellungen über mögliche Fehlfunktionen der Ampelanlage, stellte weiters fest, dass nach der Kollision die roten Blinklichter der Ampelanlage wieder funktionierten, hielt aber ausdrücklich fest, nicht feststellen zu können, weshalb dies der Fall gewesen sei.

Rechtlich erörterte das Erstgericht, dass die Kreuzung übersetzt werden dürfe, wenn bei der lichtsignalgeregelten Eisenbahnkreuzung kein gelbes bzw rotes Licht aufleuchte. Der LKW-Lenker sei im Vertrauen auf die Funktionstüchtigkeit der Ampelanlage nicht zusätzlich verpflichtet gewesen, vor der Kreuzung anzuhalten bzw sich von der gefahrlosen Überquerungsmöglichkeit zu überzeugen. Er habe mit der für ihn festgestellten erlaubten Geschwindigkeit die Kreuzung passieren dürfen.

Das von der beklagten Partei angerufene Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Ausgehend von den Feststellungen des Erstgerichtes erörterte es rechtlich Folgendes:

Die Frage, ob ein Kraftfahrer bei Fehlen eines Lichtzeichens auf der Lichtzeichenanlage im Sinn des § 19 EisenbahnkreuzungsVO als Erlaubnis zum Übersetzen der Eisenbahnkreuzung werten dürfe oder ob er einen technischen Störfall für möglich halten und sich vor dem Übersetzen davon überzeugen müsse, dass keine Bahn herannahe, sei in der Eisenbahnkreuzungsverordnung nicht geregelt. Es sei der Rechtsmeinung Messiners (in StVO10 Anm 1 zu § 19 Eisenbahn-KreuzungsVO) zu folgen, dass der Umstand, dass bei einer Lichtzeichenanlage kein Lichtzeichen gegeben werde, nicht auf eine Störung hinweise, sondern darauf, dass die Kreuzung übersetzt werden dürfe. Eine gegenteilige Rechtsansicht würde speziell an der Unfallkreuzung, an der die Sicht des Autofahrers auf die Straßenbahn durch eine Plakatwand verdeckt sei, die Flüssigkeit des Verkehrs empfindlich beeinträchtigen, da jeder Fahrzeuglenker bei Dunkelbleiben der Lichtzeichenanlage seine Geschwindigkeit vor den Schienen erheblich verringern müsste, um nach einer Straßenbahn hinter der Plakatwand Ausschau zu halten. Die Frage, ob ein Kraftfahrer bei Fehlen eines Lichtzeichens auf der Lichtzeichenanlage im Sinn des Paragraph 19, EisenbahnkreuzungsVO als Erlaubnis zum Übersetzen der Eisenbahnkreuzung werten dürfe oder ob er einen technischen Störfall für möglich halten und sich vor dem Übersetzen davon überzeugen müsse, dass keine Bahn herannahe, sei in der Eisenbahnkreuzungsverordnung nicht geregelt. Es sei der Rechtsmeinung Messiners (in StVO10 Anmerkung 1 zu Paragraph 19, Eisenbahn-KreuzungsVO) zu folgen, dass der Umstand, dass bei einer Lichtzeichenanlage kein Lichtzeichen gegeben werde, nicht auf eine Störung hinweise, sondern darauf, dass die Kreuzung übersetzt werden dürfe. Eine gegenteilige Rechtsansicht würde speziell an der Unfallkreuzung, an der die Sicht des Autofahrers auf die Straßenbahn durch eine Plakatwand verdeckt sei, die Flüssigkeit des Verkehrs empfindlich beeinträchtigen, da jeder Fahrzeuglenker bei Dunkelbleiben der Lichtzeichenanlage seine Geschwindigkeit vor den Schienen erheblich verringern müsste, um nach einer Straßenbahn hinter der Plakatwand Ausschau zu halten.

Die Haftung der beklagten Partei ergebe sich aus der außergewöhnlichen Betriebsgefahr im Sinn des § 11 Abs 1 EKHG, weil das Versagen der Lichtzeichenanlage einer Bahn im Bereich einer Eisenbahnkreuzung eine besondere Gefahrenlage, die mit dem ordnungsgemäßen und normalen Betrieb einer Straßenbahn nicht verbunden sei, schaffe. Die Haftung der beklagten Partei ergebe sich aus der außergewöhnlichen Betriebsgefahr im Sinn des Paragraph 11, Absatz eins, EKHG, weil das Versagen der Lichtzeichenanlage einer Bahn im Bereich einer Eisenbahnkreuzung eine besondere Gefahrenlage, die mit dem ordnungsgemäßen und normalen Betrieb einer Straßenbahn nicht verbunden sei, schaffe.

Die Revision sei zulässig, weil zur Rechtsfrage, ob ein Kraftfahrer bei Fehlen eines Lichtzeichens auf der Lichtzeichenanlage im Sinn des § 19 Eisenbahn-KreuzungsVO die Kreuzung übersetzen dürfe oder ob er einen technischen Störfall in Betracht zu ziehen und sich vor dem Übersetzen zu überzeugen habe, dass keine Bahn herannahe, keine oberstgerichtliche Judikatur bekannt sei. Auch zur Wertung des Versagens einer zu den baulichen Bahnanlagen gehörigen Lichtsignalanlage als außergewöhnliche Betriebsgefahr habe oberstgerichtliche Judikatur nicht aufgefunden werden können. Die Revision sei zulässig, weil zur Rechtsfrage, ob ein Kraftfahrer bei Fehlen eines Lichtzeichens auf der Lichtzeichenanlage im Sinn des Paragraph 19, Eisenbahn-KreuzungsVO die Kreuzung übersetzen dürfe oder ob er einen technischen Störfall in Betracht zu ziehen und sich vor dem Übersetzen zu überzeugen habe, dass keine Bahn herannahe, keine oberstgerichtliche Judikatur bekannt sei. Auch zur Wertung des Versagens einer zu den baulichen Bahnanlagen gehörigen Lichtsignalanlage als außergewöhnliche Betriebsgefahr habe oberstgerichtliche Judikatur nicht aufgefunden werden können.

Dagegen richtet sich die auf die Revisionsgründe der Mängelhaftigkeit des Berufungsverfahrens sowie der unrichtigen rechtlichen Beurteilung gestützte Revision der beklagten Partei mit dem Antrag, die Entscheidung dahin abzuändern, dass das Klagebegehren zur Gänze abgewiesen werde. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die klagende Partei beantragt, der Revision nicht Folge zu geben.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revision ist teilweise berechtigt.

Der Revisionsgrund der Mängelhaftigkeit des Berufungsverfahrens wurde geprüft. Er liegt nicht vor, was nicht weiters zu begründen ist (§ 510 Abs 3 ZPO). Der Revisionsgrund der Mängelhaftigkeit des Berufungsverfahrens wurde geprüft. Er liegt nicht vor, was nicht weiters zu begründen ist (Paragraph 510, Absatz 3, ZPO).

Die Rechtsräge ist teilweise berechtigt.

Vorauszuschicken ist, dass der Gelenktriebwagen der beklagten Partei als "Eisenbahn" im Sinne des § 1 Z 2 EisbG 1975 (idF BGBl I 1998/15) anzusehen ist und demnach für das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei der Übersetzung solcher Übergänge sowie für die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Zeichen die eisenbahnrechtlichen Vorschriften (als *leges speciales*) zu beachten sind (§ 6 StVO). Vorauszuschicken ist, dass der Gelenktriebwagen der beklagten Partei als "Eisenbahn" im Sinne des Paragraph eins, Ziffer 2, EisbG 1975 in der Fassung BGBl römisch eins 1998/15) anzusehen ist und demnach für das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei der Übersetzung solcher Übergänge sowie für die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Zeichen die eisenbahnrechtlichen Vorschriften (als *leges speciales*) zu beachten sind (Paragraph 6, StVO).

Die Vorinstanzen haben hier lediglich die Bestimmung des § 19 Eisenbahn-KreuzungsVO 1961 (idFBGBl 1988/123) angewendet, die Bestimmungen der §§ 16 und 17 leg cit nicht beachtet. Die Vorinstanzen haben hier lediglich die Bestimmung des Paragraph 19, Eisenbahn-KreuzungsVO 1961 in der Fassung BGBl 1988/123) angewendet, die Bestimmungen der Paragraphen 16 und 17 leg cit nicht beachtet.

Nach der grundlegenden allgemeinen Bestimmung des § 16 Eisenbahn-KreuzungsVO haben sich Straßenbenutzer bei Annäherung an Eisenbahnkreuzungen unter Beachtung der Straßenverkehrszeichen und auf Grund der vorhandenen Sichtverhältnisse so zu verhalten und insbesondere ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass sie erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können. Gemäß § 17 leg cit haben sich Straßenbenutzer bei Annäherung an die durch Andreaskreuze angezeigten Eisenbahnkreuzungen durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige akustische Signale herannahender Schienenfahrzeuge zu überzeugen, ob sich aus einer der beiden Fahrtrichtungen ein Schienenfahrzeug nähert. Die Eisenbahnkreuzung darf nur übersetzt werden, wenn sich der Straßenbenutzer Gewissheit verschafft hat, dass ein gefahrloses Übersetzen möglich ist. Abs 2 dieser Bestimmung verbietet das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges. Nach § 19 Abs 1 leg cit müssen die Straßenbenutzer vor der eigentlichen Bahnkreuzung anhalten, wenn an einer Eisenbahnkreuzung, die durch eine Lichtzeichenanlage gesichert ist, gelbes oder rotes Licht aufleuchtet oder akustische Zeichen einer etwaigen Zusatzeinrichtung wahrgenommen werden. Wenn ein sicheres Anhalten bei Aufleuchten von gelbem Licht nicht mehr möglich ist, so haben die Fahrzeuglenker weiterzufahren. Nach Abs 2 dieser Bestimmung darf die Eisenbahnkreuzung erst übersetzt werden, wenn an der Lichtzeichenanlage das gelbe und das rote Licht erloschen sind und akustische Zeichen einer etwaigen Zusatzeinrichtung verstummt sind. Nach Abs 4 ist vor der Lichtzeichenanlage dann anzuhalten, wenn bei dieser das Straßenverkehrszeichen "Halt" angebracht ist oder wenn keine Lichtzeichen wahrnehmbar sind und die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird. Die Eisenbahnkreuzung darf erst und nur dann übersetzt werden, wenn sich die Straßenbenutzer durch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel überzeugt haben, dass ein gefahrloses Übersetzen möglich ist. Nach der grundlegenden allgemeinen Bestimmung des Paragraph 16, Eisenbahn-KreuzungsVO haben sich Straßenbenutzer bei Annäherung an Eisenbahnkreuzungen unter Beachtung der Straßenverkehrszeichen und auf Grund der vorhandenen Sichtverhältnisse so zu verhalten und insbesondere ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass sie erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können. Gemäß Paragraph 17, leg cit haben sich Straßenbenutzer bei Annäherung an die durch Andreaskreuze angezeigten Eisenbahnkreuzungen durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige akustische Signale herannahender Schienenfahrzeuge zu überzeugen, ob sich aus einer der beiden Fahrtrichtungen ein Schienenfahrzeug nähert. Die Eisenbahnkreuzung darf nur übersetzt werden, wenn sich der Straßenbenutzer Gewissheit verschafft hat, dass ein gefahrloses Übersetzen möglich ist. Absatz 2, dieser Bestimmung verbietet das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges. Nach Paragraph 19, Absatz eins, leg cit müssen die Straßenbenutzer vor der eigentlichen Bahnkreuzung anhalten, wenn an einer Eisenbahnkreuzung, die durch eine Lichtzeichenanlage gesichert ist, gelbes oder rotes Licht aufleuchtet oder akustische Zeichen einer etwaigen Zusatzeinrichtung wahrgenommen werden. Wenn ein sicheres Anhalten bei Aufleuchten von gelbem Licht nicht mehr möglich ist, so haben die Fahrzeuglenker weiterzufahren. Nach Absatz 2, dieser Bestimmung darf die Eisenbahnkreuzung erst übersetzt werden, wenn an der Lichtzeichenanlage das gelbe und das rote Licht erloschen sind und akustische Zeichen einer etwaigen Zusatzeinrichtung verstummt sind. Nach Absatz 4, ist vor der Lichtzeichenanlage dann anzuhalten, wenn bei dieser das Straßenverkehrszeichen "Halt" angebracht ist

oder wenn keine Lichtzeichen wahrnehmbar sind und die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird. Die Eisenbahnkreuzung darf erst und nur dann übersetzt werden, wenn sich die Straßenbenutzer durch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel überzeugt haben, dass ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.

Im vorliegenden Fall war die Eisenbahnkreuzung sowohl durch eine Lichtzeichenanlage als auch durch Andreas-Kreuze gesichert. Danach traf den Lenker des LKW-Zuges die Verpflichtung, sich der zwar auch durch eine Lichtsignalanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung nur mit einer solchen Geschwindigkeit zu nähern, die ihm ein verlässliches Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung ermöglicht hätte (vgl RIS-Justiz RS0058426; RS0058423; RS0058486). Daran ändert auch nichts das Vorhandensein einer Lichtzeichenanlage und der Umstand, dass diese nicht aufleuchtete. § 19 Abs 4 Eisenbahn-KreuzungsVO ordnet die Pflicht zum Anhalten vor der Lichtzeichenanlage ausdrücklich auch für den Fall an, dass keine Lichtzeichen wahrnehmbar sind, die Annäherung eines Schienenfahrzeuges aber wahrgenommen wird. Diesem Gebot kann aber nur entsprochen werden, wenn sich Kraftfahrer der Eisenbahnkreuzung in der in den §§ 16 und 17 Eisenbahn-KreuzungsVO angeordneten Weise nähern. Die von ihm eingehaltene Geschwindigkeit von 32 km/h (12 m vor der Kollision) überschritt einerseits die gebotene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (§ 52 lit a Z 10a StVO) und ließ andererseits ein verlässliches Anhalten vor der Kreuzung nicht zu. Gerade bei der vorliegenden Sichtbehinderung wäre er aber im Sinne der Bestimmungen der §§ 16 und 17 iVm § 19 Abs 4 Eisenbahn-KreuzungsVO verpflichtet gewesen, sich davon zu überzeugen, ob ein gefahrloses Überqueren der Eisenbahnkreuzung möglich ist. Die Überschreitung der absoluten als auch relativen Höchstgeschwindigkeit bei Annäherung an die Eisenbahnkreuzung begründet daher ein Verschulden des LKW-Lenkers. Die von den Vorinstanzen herangezogene Rechtsmeinung Messiners (in StVO10 Anm 1 zu § 19 Eisenbahn-KreuzungsVO), wonach eine Kreuzung dann übersetzt werden darf, wenn bei einer durch Lichtzeichenanlage gesicherten Kreuzung kein Lichtzeichen gegeben wird, besagt nicht, dass bei Fehlen eines Lichtzeichens einer Lichtzeichenanlage die Bestimmungen der §§ 16, 17 und 19 Abs 4 Eisenbahn-KreuzungsVO nicht eingehalten werden müssen. Im vorliegenden Fall war die Eisenbahnkreuzung sowohl durch eine Lichtzeichenanlage als auch durch Andreas-Kreuze gesichert. Danach traf den Lenker des LKW-Zuges die Verpflichtung, sich der zwar auch durch eine Lichtsignalanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung nur mit einer solchen Geschwindigkeit zu nähern, die ihm ein verlässliches Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung ermöglicht hätte vergleiche RIS-Justiz RS0058426; RS0058423; RS0058486). Daran ändert auch nichts das Vorhandensein einer Lichtzeichenanlage und der Umstand, dass diese nicht aufleuchtete. Paragraph 19, Absatz 4, Eisenbahn-KreuzungsVO ordnet die Pflicht zum Anhalten vor der Lichtzeichenanlage ausdrücklich auch für den Fall an, dass keine Lichtzeichen wahrnehmbar sind, die Annäherung eines Schienenfahrzeuges aber wahrgenommen wird. Diesem Gebot kann aber nur entsprochen werden, wenn sich Kraftfahrer der Eisenbahnkreuzung in der in den Paragraphen 16 und 17 Eisenbahn-KreuzungsVO angeordneten Weise nähern. Die von ihm eingehaltene Geschwindigkeit von 32 km/h (12 m vor der Kollision) überschritt einerseits die gebotene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10 a, StVO) und ließ andererseits ein verlässliches Anhalten vor der Kreuzung nicht zu. Gerade bei der vorliegenden Sichtbehinderung wäre er aber im Sinne der Bestimmungen der Paragraphen 16, und 17 in Verbindung mit Paragraph 19, Absatz 4, Eisenbahn-KreuzungsVO verpflichtet gewesen, sich davon zu überzeugen, ob ein gefahrloses Überqueren der Eisenbahnkreuzung möglich ist. Die Überschreitung der absoluten als auch relativen Höchstgeschwindigkeit bei Annäherung an die Eisenbahnkreuzung begründet daher ein Verschulden des LKW-Lenkers. Die von den Vorinstanzen herangezogene Rechtsmeinung Messiners (in StVO10 Anmerkung 1 zu Paragraph 19, Eisenbahn-KreuzungsVO), wonach eine Kreuzung dann übersetzt werden darf, wenn bei einer durch Lichtzeichenanlage gesicherten Kreuzung kein Lichtzeichen gegeben wird, besagt nicht, dass bei Fehlen eines Lichtzeichens einer Lichtzeichenanlage die Bestimmungen der Paragraphen 16, 17 und 19 Absatz 4, Eisenbahn-KreuzungsVO nicht eingehalten werden müssen.

Allerdings hat die beklagte Partei für außergewöhnliche Betriebsgefahr einzustehen. Eine solche wird dann begründet, wenn zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, dass (hier) eine Straßenbahn überhaupt in Betrieb gesetzt wurde (Danzl EKHG6 § 9 E 75c mwN). Die Tatsache, dass eine Eisenbahnkreuzung regelnde Lichtsignalanlage ausfällt und somit dem querenden Fahrzeugverkehr nicht signalisiert, dass sich eine Straßenbahn annähert, stellt zweifellos einen derartigen die außergewöhnliche Betriebsgefahr begründenden Umstand dar (vgl ZVR 1983/39). Bei Berücksichtigung aller Umstände erscheint daher eine Haftungsaufteilung von 1 : 1 angemessen. Allerdings hat die beklagte Partei für außergewöhnliche Betriebsgefahr einzustehen. Eine solche wird dann begründet, wenn zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, dass (hier) eine Straßenbahn überhaupt in Betrieb gesetzt wurde (Danzl EKHG6 Paragraph 9,

E 75c mwN). Die Tatsache, dass eine eine Eisenbahnkreuzung regelnde Lichtsignalanlage ausfällt und somit dem querenden Fahrzeugverkehr nicht signalisiert, dass sich eine Straßenbahn annähert, stellt zweifellos einen derartigen die außergewöhnliche Betriebsgefahr begründenden Umstand dar vergleiche ZVR 1983/39). Bei Berücksichtigung aller Umstände erscheint daher eine Haftungsaufteilung von 1 : 1 angemessen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO. Barauslagen konnten nur im verzeichneten Umfang zugesprochen werden. Der Schriftsatz der beklagten Partei vom 28. 10. 1999 war als zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nicht geeignet nicht zu honorieren. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 41, 50 ZPO. Barauslagen konnten nur im verzeichneten Umfang zugesprochen werden. Der Schriftsatz der beklagten Partei vom 28. 10. 1999 war als zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nicht geeignet nicht zu honorieren.

**Textnummer**

E61742

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:2001:0020OB00224.00F.0516.000

**Im RIS seit**

15.06.2001

**Zuletzt aktualisiert am**

14.10.2011

**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](http://www.jusline.at)