

hätte. Das ist vertretbar, wenn man die hier so besonders enge Gefühlsbeziehung in Kombination mit dem intellektuellen Verarbeitungsdefizit stärker gewichtet als die Dauer des Leidens. Auch wenn der OGH wie in der als maßgeblich angesehenen Vorentscheidung € 65.000,- zugesprochen hätte, hat er Recht, dass er

bei solchen Größenordnungen noch immer meilenweit von den als unmäßig angeprangerten „punitiv damages“ entfernt ist.

Christian Huber, RWTH Aachen

ZVR 2008/60

§ 24 Abs 1 lit a,
§ 52 Z 13 b StVO;
§ 1311 ABGB;
§ 3 StVO

OGH 27. 9. 2007,
2 Ob 278/06 f
(LG Wiener
Neustadt
23. 6. 2006,
17 R 126/06 k;
BG Mödling
22. 2. 2006,
14 C 1781/03 v)

→ Kein Vertrauensgrundsatz bei vorhersehbarem verkehrswidrigem Verhalten des Unfallgegners; Schutzzweck einer Ladezone

§ 24 Abs 1 lit a, § 52 Z 13 b StVO; § 1311 ABGB
Da – in am Normeninhalte orientierter Auslegung – die einer „Ladezone“ gewidmete Verkehrsfläche nicht dem fließenden Verkehr, sondern einem „anderen Zweck“ (nämlich der ungehinderten und verkehrssicheren Verrichtung von Ladetätigkeit) dienen soll, folgt, dass sich die Schutzfunktion der dafür maßgeblichen StVO-Bestimmungen (in ihrem Zusammenhalt) auf die durch die Behinderung einer Ladetätigkeit verursachten Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer beschränkt, jedoch nicht auch einen weitergehenden Schutz des fließenden Verkehrs bezweckt (daher kein Rechtswidrigkeitszu-

sammenhang bei Missachtung der Ladezone zum Abwarten auf das Freiwerden der zuvor vom Bekl eingenommenen Parkfläche).

§ 3 StVO

Ist für einen Verkehrsteilnehmer bei einer unklaren Verkehrssituation ein bestimmtes verkehrswidriges Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers erkennbar, kann er sich nicht (mehr) auf den Vertrauensgrundsatz berufen. Richtet er seine Fahrweise nicht darauf ein, muss er sich bei einer Schadenszufügung eine Kürzung wegen Mitverschuldens im Ausmaß eines Drittels gefallen lassen.

Sachverhalt: [Unfallstelle]

Am 27. 8. 2003 ereignete sich gegen 14.05 Uhr in der als Sackgasse gekennzeichneten P-Straße in M ein Verkehrsunfall, an dem die Kl als Lenkerin eines Pkw und der ErstBekl als Lenker des bei der zweitbeklP haftpflichtversicherten Pkw beteiligt waren. Unmittelbar nach der Einfahrt von der E-Straße in die P-Straße befand sich am linken Fahrbahnrand ein mittels Vorschrittszeichen „Halten und Parken verboten“ samt Zusatztafel mit der Aufschrift „Ladezone“ und der Angabe einer zeitlichen Beschränkung („an Werktagen Montag bis Freitag 6.00 bis 19.00 Uhr und Samstag 6.00 bis 13.00 Uhr“) beschilterter Bereich.

Der OGH klärt erstmals Schutzzweck eines mit der Anzeige einer Ladezone verbundenen Halte- und Parkverbots.

[Unfallhergang]

Der ErstBekl hatte seinen Pkw in der Ladezone geparkt. Kurz vor dem Unfall beabsichtigte er, diese Parkposition zu verlassen, umzukehren und aus der Sackgasse auszufahren. Dazu musste er reversieren. Noch ehe er sein Fahrzeug in Bewegung setzte, bog die Kl aus der E-Straße in die P-Straße ein. Sie passierte das BeklFahrzeug, wendete und wartete am Fahrbahnrand auf das Freiwerden der vom BeklFahrzeug eingenommenen Parkfläche. Der ErstBekl fuhr schräg nach rechts vorne los, hielt sodann quer zur Fahrbahn an und setzte anschließend wieder zurück. In der Zwischenzeit war die Kl nach vorne gefahren und hatte ihr Fahrzeug annähernd im Bereich der vorherigen Parkposition des BeklFahrzeugs abgestellt. Da der ErstBekl vor und während seiner Rückwärtsfahrt nicht in den Rückspiegel blickte, übersah er, dass sich das KlFahrzeug nun hinter ihm im Stillstand befand. Das BeklFahrzeug stieß mit der linken Heckseite gegen die Lenkertür und den lin-

ken Seitenspiegel des KlFahrzeugs. An beiden Fahrzeugen entstand Sachschaden.

[Klagebegehren und Einwendungen der beklP]

Die Kl beehrte von den beklP vollen Ersatz und brachte vor, dass der ErstBekl unaufmerksam und mit hoher Geschwindigkeit rückwärts gefahren sei. Die beklP warfen der Kl vor, sie habe ihr Fahrzeug rechtswidrig hinter dem BeklFahrzeug abgestellt und dadurch eine unklare Verkehrssituation geschaffen. Es treffe sie daher zumindest das überwiegende Verschulden an der Kollision. Des Weiteren wandten sie eine Gegenforderung ein.

[E der Vorinstanzen]

ErstG und BerG nahmen eine Verschuldensteilung von 2:1 zu Lasten der beklP an. Über Antrag der Kl änderte das BerG seinen Ausspruch über die Unzulässigkeit der oRev dahin ab, dass diese doch zulässig sei. Im Hinblick auf die uneinheitliche Rsp des OGH zum Schutzzweck der verschiedenen Halte- und Parkverbotsnormen des § 24 StVO erscheine eine abschließende Klärung dieses Problemkreises angebracht.

Der OGH gab der Rev der klP nicht Folge.

Aus den Entscheidungsgründen:

Die Rev ist zulässig, weil sich der OGH zum Schutzzweck eines mit der Anzeige einer Ladezone verbundenen Halte- und Parkverbots nach § 24 Abs 1 lit a StVO noch nicht geäußert hat. Das RM ist aber (im Ergebnis) nicht berechtigt.

[Schutzzweck eines Halte- und Parkverbots]

Die Kl macht geltend, primärer Zweck des Halte- und Parkverbots sei die Schaffung einer Haltemöglichkeit

zur Verrichtung von Ladetätigkeit, nicht jedoch die Verhinderung von Unfällen mit im Verbotsbereich abgestellten Fahrzeugen. Hiezu wurde erwo-gen:

§ 24 Abs 1 lit a StVO verbietet das Halten und Parken im Bereich des Vorschriftszeichens „Halten und Parken verboten“ nach Maßgabe der Bestimmungen des § 52 Z 13 b StVO. Nach der Rsp des OGH handelt es sich bei dieser Vorschrift um eine Schutznorm iSd § 1311 ABGB, die nicht nur die Leichtigkeit und Flüssigkeit, sondern auch die Sicherheit des Verkehrs im Allgemeinen bezweckt (ZVR 1974/5; ZVR 1982/400; ZVR 1984/170; RIS-Justiz RS0075030). Dem liegt die Erkenntnis zugrunde, dass verbotswidriges Halten oder Parken im Regelfall eine Einschränkung der für den Fließverkehr vorgesehenen Verkehrsfläche bewirkt (ZVR 1982/400; ZVR 1984/170; vgl auch ZVR 1990/126). Kommt es zu einem Verkehrsunfall, wird daher idR auch der Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen der Verletzung der erwähnten Schutznorm und dem (mit)verursachten Schaden sowie ein Mitverschulden des verbotswidrig Haltenden oder Parkenden zu bejahen sein (ZVR 1982/400; ZVR 1984/170 mwN).

[Teleologische Reduktion der Norm]

Ist die mit verbotswidrig haltenden oder parkenden Fahrzeugen besetzte Verkehrsfläche nach dem Inhalt der kundgemachten Verbotsnorm aber nicht für den Fließverkehr, sondern für einen anderen Zweck bestimmt (vgl ZVR 1974/5), kann dies zu einer abweichenden Beurteilung der Schutzfunktion des Halte- und Parkverbots führen. Das Gericht hat das anzuwendende Schutzgesetz teleologisch zu interpretieren, um herauszufinden, ob die jeweilige Vorschrift, die übertreten wurde, den in einem konkreten Fall eingetretenen Schaden verhüten soll (RIS-Justiz RS0008775 [T 1]). Wie weit der Normzweck reicht, ist Ergebnis der Auslegung im Einzelfall (RIS-Justiz RS0082346, zuletzt 2 Ob 39/06 h). Entscheidend ist nur der Inhalt der Norm. Es genügt, dass die Verhinderung des Schadens bloß mitbezweckt ist; die Norm muss aber die Verhinderung eines Schadens wie des später eingetretenen zumindest intendiert haben (2 Ob 2028/96 s; 2 Ob 351/99 b, ZVR 2000/70; 2 Ob 279/05 a; 2 Ob 39/06 h; RIS-Justiz RS0008775 [T 2 und 4]).

§ 24 Abs 1 lit a StVO wird durch § 52 Z 13 b StVO ergänzt. Nach Abs 3 dieser Bestimmung wird durch eine Zusatztafel mit der Aufschrift „ausgenommen Ladetätigkeit“ (hier: „Ladezone“) eine Ladezone angezeigt. Durch die Schaffung einer Ladezone wird dem öffentlichen Verkehr gewidmeter Straßengrund einer primär privaten Wirtschaftstätigkeit zugänglich gemacht (Dittrich/Stolzlechner, StVO³ § 43 Rz 61). Sie setzt gem § 43 Abs 1 lit c StVO ein (auf die Abwicklung von Ladetätigkeiten iSd § 62 StVO gerichtetes) „erhebliches wirtschaftliches Interesse“ umliegender Unternehmungen voraus (vgl Dittrich/Stolzlechner, aaO § 43 Rz 62). Eine am Normeninhalte orientierte Auslegung des § 24 Abs 1 lit a iVm § 52 Z 13 b Abs 3 StVO muss daher zu dem Ergebnis führen, dass die einer „Ladezone“ gewidmete Verkehrsfläche nicht dem fließenden Verkehr, sondern einem „anderen Zweck“, nämlich der ungehinderten und verkehrssicheren Verrichtung

von Ladetätigkeit dienen soll. Daraus folgt, dass sich die Schutzfunktion dieser Bestimmungen (in ihrem Zusammenhalt) auf die durch die Behinderung einer Ladetätigkeit verursachten Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer beschränkt. Eine solche Gefahr wurde hier nicht verwirklicht. Da die von der Kl verletzte Norm einen weitergehenden Schutz des fließenden Verkehrs aber nicht bezweckt, fehlt es sowohl am Rechtswidrigkeitszusammenhang ihres in der Missachtung der Ladezone gelegenen Fehlverhaltens mit dem am BeklFahrzeug eingetretenen Schaden als auch an einer insoweit vorwerfbaren Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten.

[Kein Vertrauensgrundsatz bei unklarer Verkehrssituation]

Dennoch haben die Vorinstanzen der Kl im Ergebnis zu Recht ein Mitverschulden angelastet: Die beklP stützten ihren Mitverschuldenseinwand in erster Instanz vor allem auf das Vorliegen einer unklaren Verkehrssituation. In der Rsp wurde der Grundsatz entwickelt, dass jede unklare Verkehrssituation im bedenklichen Sinn auszulegen und ihr durch geeignete Maßnahmen Rechnung zu tragen ist (RIS-Justiz RS0073513). Der Vertrauensgrundsatz kommt demjenigen nicht zugute, der das unrichtige oder zumindest bedenkliche Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers erkannte oder bei entsprechender Aufmerksamkeit rechtzeitig erkennen hätte können (2 Ob 16/92, ZVR 1992/144; 2 Ob 72/92, ZVR 1994/72). Nur soweit ein bestimmtes verkehrswidriges Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers nicht vorhersehbar war, kann dem Gegner daraus, dass er ein solches Verhalten des anderen bei seiner eigenen Fahrweise nicht in Rechnung stellt, kein Vorwurf gemacht werden (2 Ob 72/92).

[Mitverschuldenskriterien in casu]

Im vorliegenden Fall hatte der ErstBekl sein Fahrzeug nach der Losfahrt aus seiner Parkposition in einer Sackgasse quer zur Fahrbahn zum Stillstand gebracht. Der Kl musste bei gehöriger Aufmerksamkeit die Umkehrabsicht des ErstBekl erkennbar sein, wobei sie wegen der geringen Fahrbahnbreite auch mit einem Reversieren und daher mit einer unmittelbar bevorstehenden Rückwärtsfahrt des BeklFahrzeugs rechnen musste. Sie hatte ferner von der naheliegenden Erwartung des ErstBekl auszugehen, dass ihm die von ihm soeben erst verlassene Verkehrsfläche zur ungehinderten Durchführung des beabsichtigten Fahrmanövers zur Verfügung stehe. Die Kl hätte diese Verkehrssituation im bedenklichen Sinn auslegen, das Fahrverhalten des ErstBekl weiter beobachten und vor dem Vorfahren in die ursprünglich vom BeklFahrzeug eingenommene Parkposition das Umkehrmanöver abwarten, zumindest aber mit dem ErstBekl Kontakt aufnehmen müssen. Nach Abwägung des beiderseitigen Fehlverhaltens – dem ErstBekl liegt ein in dritter Instanz nicht mehr strittiger Verstoß gegen § 14 StVO zur Last – erachtet der erk Sen die von den Vorinstanzen vorgenommene Verschuldensteilung für angemessen, weshalb es bei dieser verbleiben kann. Die U der Vorinstanzen waren daher zu bestätigen. →

Anmerkung:

Es verwundert, dass es einer oRev bedarf, um höchst-richterlich zu klären, dass bei einer Kollision mit einem rechtswidrig haltenden Fahrzeug ein Verstoß gegen ein für Ladetätigkeiten durchbrochenes Halte- und Parkverbot außerhalb des Rechtswidrigkeitszusammenhangs der übertretenen Norm liegt. Denn ob das an dieser Stelle haltende Fahrzeug dort steht, weil es eine Ladetätigkeit verrichtet oder verkehrswidrig abgestellt ist, macht in Bezug auf dessen Gefährlichkeit für die Verkehrssicherheit keinen Unterschied. Wird ein Halten für Abladevorgänge zugelassen, ist dies ein klarer Beleg dafür, dass die Verbotsnorm lediglich auf die Flüssigkeit des Verkehrs, aber nicht die Verkehrssicherheit abzielt. Dies ist geradezu das **Lehrbuchbeispiel**, an dem der Schutzzweck der Norm den Studierenden in der universitären Ausbildung – jedenfalls an der Wiener Juristenfakultät – beigebracht wird (*Reidinger*, Bürgerliches Recht II⁷ [2003] 209 f). Nun kann diese Allerweltsweisheit auch durch eine zutreffende aktuelle OGH-E belegt werden.

Viel weniger trivial ist die Kürzung des Schadenersatzanspruchs um ein Drittel, weil der in die Parklücke vorstoßende Lenker vorhersehen können müsste, dass der ausparkende Lenker beim Reversieren nicht in den Rückspiegel blicken und sich damit verkehrswidrig verhalten werde. Es ist zwar zutreffend, dass es sich um einen Rechtssatz handelt, der sich durch Vorjudizien belegen lässt. Ob er zutreffend ist, steht auf einem anderen Blatt. Ob ein solches Verhalten „gentlemanlike“ ist, ist die eine Frage; die massive Kürzung des Schadenersatz-

anspruchs wegen eines Mitverschuldens um ein Drittel, jedoch die andere. Stutzig macht immerhin, dass sich an der Verschuldensteilung von 2:1 überhaupt nichts ändert, obwohl die Vorinstanzen dem Einparker zusätzlich zur Last gelegt haben, dass er dort gar nicht hätte halten dürfen, was der OGH wegen des fehlenden Rechtswidrigkeitszusammenhangs zu Recht abgelehnt hat.

Auch die beiden zit VorE vermögen eine derart massive **Kürzung des Anspruchs wegen Mitverschuldens** nicht zu tragen. Die E 2 Ob 72/92 hat das U des BerG aufgehoben, um festzustellen, ob ein messbares Mitverschulden überhaupt gegeben ist. Die E 2 Ob 16/92 hat jegliche Kürzung abgelehnt, weil das verkehrswidrige Verhalten nicht deutlich erkennbar war. Für eine Versagung jeglichen Mitverschuldens oder eine deutlich geringere Gewichtung hätte im vorliegenden Fall immerhin gesprochen, dass man vom Einparker die – hellseherische – Fähigkeit verlangt, dass der Ausparker beim weiteren Manövrieren nicht in den Rückspiegel blicken werde, mag eine solche Nachlässigkeit auch durchaus verbreitet sein. Eine ganz geringfügige Kürzung könnte freilich damit begründet werden, dass ein solcher Lenker nicht die größtmögliche Sorgfalt angewendet hat, was sich zulasten des Halters im Rahmen der Gefährdungshaftung auswirkt. Allerdings wäre dabei zu beachten, ob im Verhältnis dazu der Sorgfaltsverstoß des Ausparkers nicht so schwer wiegt, dass das beanstandete Verhalten des Einparkers unberücksichtigt bleiben kann.

Christian Huber, RWTH Aachen

Judikaturübersicht Verwaltung

Gerhard Pürstl

→ StVO

§ 5 Abs 1 StVO

ZVR 2008/61

Alkoholdelikt, Nachtrunkbehauptung

Hat der Beschuldigte im Zusammenhang mit der konsumierten Alkoholmenge seine Verantwortung mehrfach geändert, so kann die Beh schon aufgrund der im Verfahren wechselnden Angaben des Besch die spätere Nachtrunkbehauptung zu Recht als unglaubwürdig erachten.

Der wegen einer Übertretung des § 5 Abs 1 StVO bestrafte Bf hatte zwar bei der Amtshandlung, somit bei der ersten sich bietenden Gelegenheit, behauptet, 375 ml Wein und 0,5l Bier getrunken zu haben. In der Folge hatte er aber seine Verantwortung mehrfach geändert. Schon aufgrund dieser im Verfahren wechselnden Angaben des Bf hätte die bel Beh – so der VwGH – diese spätere Nachtrunkbehauptung zu Recht als unglaubwürdig erachten können.

VwGH 7. 9. 2007, 2006/02/0274

Anmerkung: Siehe zu dieser Thematik auch das Erk VwGH 30. 10. 2006, 2005/02/0315, ZVR 2007/81.

§ 5 Abs 1 StVO

ZVR 2008/62

Alkoholdelikt, Nachtrunkbehauptung

Hat der Bf sämtliche an ihn gestellte Fragen, wie etwa nach dem vor dem Lenken genossenen Alkohol oder den eingenommenen Medikamenten detailgetreu beantwortet und war er in der Lage, in der niederschriftlichen Einvernahme (kurz nach der Messung) eine Schilderung des Unfallhergangs zu geben, so kann aufgrund dieses situationsbezogenen Verhaltens keine eingeschränkte „Wahrnehmungs- und Denkleistung“ ausgerechnet bei der Frage nach einem Nachtrunk angenommen werden.

Der wegen einer Übertretung des § 5 Abs 1 StVO bestrafte Bf rügte iZm einem behaupteten Nachtrunk, die bel Beh hätte auch berücksichtigen müssen, dass er einen Atemluftalkoholgehalt von