

Überholen mehrspuriger Kfz innerhalb von etwa 80 m vor bis unmittelbar nach einer Eisenbahnkreuzung verboten (§ 96 Abs 1 Z 2 EiszKrV).

L. Vorbeifahren (§ 17 StVO)

1. Allgemeines, Begriff des Vorbeifahrens, Seitenabstand

Das Vorbeifahren ist in § 2 Abs 1 Z 30 StVO legaldefiniert; es handelt sich um das Vorbeibewegen eines Fahrzeugs an einer sich auf der Fahrbahn befindenden, sich nicht fortbewegenden Person oder Sache, insb an einem anhaltenden, haltenden oder parkenden Fahrzeug. Siehe auch Bd VI Rz 413 ff. **354**

Abs 1 gilt nur dann, wenn das vorbeifahrende Fahrzeug die Absicht hat, geradeaus weiterzufahren (VwGH 4. 7. 1963, 0152/62 ZVR 1964/5).

Grundsätzlich ist das Vorbeifahren nach § 17 Abs 1 StVO nur dann erlaubt, wenn andere Straßenbenützer weder behindert noch gefährdet werden. Für die Anzeige des Vorbeifahrens, die Einhaltung des Sicherheitsabstands und das Vorbeifahren an Schienenfahrzeugen gelten die beim Überholen zu beachtenden Vorschriften (§ 15 StVO; s oben Rz 328 ff). An einem zum Linkseinbiegen eingeordneten Fahrzeug, dessen Lenker auch die Absicht anzeigt, nach links einzubiegen, ist rechts vorbeizufahren. Siehe dazu auch Bd VI Rz 413 ff. **355**

Rsp: Eine Verpflichtung zur Abgabe eines **Warnzeichens** ist beim Vorbeifahren nicht allgemein vorgeschrieben (OGH 3. 11. 1983, 8 Ob 291/82 ZVR 1984/309).

Das Vorbeifahren an einem stehenden Fahrzeug ist nur erlaubt, wenn es die Verkehrslage auch ohne Hupen zulässt (VwGH 28. 2. 1963, 1958/62 ZVR 1963/228; OGH 18. 1. 1966, 11 Os 230/65 ZVR 1966/296).

Das Vorbeifahren ist gem § 17 Abs 1 nur gestattet, wenn dadurch andere Straßenbenützer weder gefährdet noch behindert werden, wenn der Überblick über die Fahrbahn durch dieses Fahrzeug nicht behindert ist, oder wenn die Verkehrslage das Vorbeifahren auch ohne Hupen erlaubt (OGH 18. 1. 1966, 11 Os 230/65 EvBl 1966/161).

Im Allgemeinen darf der **Seitenabstand** beim Vorbeifahren geringer sein als beim Überholen (zB OGH 20. 5. 1965, 2 Ob 148/65 ZVR 1966/21; VwGH 24. 3. 1971, 1108/70 ZVR 1971/238). **356**

Welcher Abstand beim Vorbeifahren an einem stehenden Kfz einzuhalten ist, ist in weitgehendem Maß von der im Einzelfall bestehenden Verkehrslage abhängig (OGH RIS-Justiz RS0074161). Bei einem langsamen Vorbeifahren an abgestellten Fahrzeugen ist ein Abstand von 40 bis 50 cm ausreichend (OGH RIS-Justiz RS0074117). In OGH 14. 9. 1977, 8 Ob 130/77, wurde ein Seitenabstand von 40 cm bei einer Geschwindigkeit von 5 km/h als ausreichend, in OGH 20. 5. 1980, 2 Ob 65/80, wurde hingegen ein Seitenabstand von 27 bis 32 cm bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h als zu gering erachtet (OGH 23. 3. 2007, 2 Ob 262/05 a).

Ein Sicherheitsabstand von 1 m ist auch ausreichend, wenn das Fahrzeug, an dem vorbeigefahren wird, in ungewöhnlicher Position anhält (OGH 16. 9. 1965, 2 Ob 255/65 ZVR 1966/101).

Beim **Vorbeifahren an Fußgängern**, die sich entweder knapp neben der Fahrbahn oder auf dieser selbst befinden, ist ein Mindestabstand von ca 1 m und bei ungünstigen Verhältnissen auch ein größerer Sicherheitsabstand einzuhalten, wobei nur bei ganz geringer Geschwindigkeit des Fahrzeugs, insb dann, wenn mit den Fußgängern Kontakt aufgenommen worden ist, uU auch ein kleinerer Abstand zulässig ist (OGH 12. 1. 1982, 2 Ob 214/81 ZVR 1982/289; OLG Wien 14. 11. 1984, 22 Bs 502/84 ZVR 1985/71).

- 357** An **Fahrzeugen des Straßendienstes** dürfen bei Arbeitsfahrten Straßenverkehrszeichen angebracht werden, die das Vorbeifahren gesondert regeln (§ 48 Abs 3 StVO).

2. Haltestellenbereich

- 358** Nach § 17 Abs 2 StVO dürfen Fahrzeuglenker an in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeugen oder Omnibussen des Schienenersatz- oder Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- und Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug oder Omnibus vorbeifahren. Dabei dürfen ein- oder aussteigende Personen weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls haben Fahrzeuglenker anzuhalten.

Rsp: Der Umstand, dass ein Autobus im Bereich einer Haltestelle hält, stellt keine unklare Verkehrssituation dar und steht der Anwendung des Vertrauensgrundsatzes nicht entgegen. Derjenige, der mit einem Kfz an einem im Haltestellenbereich haltenden Autobus vorbeifährt, verhält sich sorgfaltsgemäß, wenn er entweder einen entsprechenden Seitenabstand zum Autobus einhält oder aber seine Geschwindigkeit so weit herabsetzt, dass er vor einem einige Schritte in die Fahrbahn tretenden Passanten stehen bleiben oder ihm doch rechtzeitig ausweichen kann, um ihm das gefahrlose Erreichen einer Position nach Passieren der Fluchtlinie der linksseitigen Busbegrenzung zu ermöglichen, aus welcher der Fußgänger einen Überblick über die Verkehrssituation im Hinblick auf sein Vorhaben, die Fahrbahn zu überqueren, gewinnen kann. Durch die Wahl eines Seitenabstands von rund 1,5 m bei Einhaltung einer knapp unter 50 km/h liegenden Fahrgeschwindigkeit wird diesem Sorgfaltsgebot entsprochen: Eine gleichzeitige Reduktion der Geschwindigkeit ist demnach nicht erforderlich (OGH 1. 8. 2000, 11 Os 57/00 ZVR 2001/104).

Beim Anhalten eines Autobusses in einer Haltestelle darf nicht nur mit einem verkehrsgerechten, sondern muss auch mit einem verkehrswidrigen Verhalten der Fahrgäste gerechnet werden (OLG Wien 15. 11. 1977, 12 Bs 449/77 ZVR 1979/121).

3. Verbot des Vorbeifahrens an Schülerbussen

Gem § 17 Abs 2a StVO ist das Vorbeifahren an Schülerbussen (Fahrzeugen, an denen hinten eine gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht ist und bei denen die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet sind) verboten. Nähere Bestimmungen über das Aussehen und die Abmessungen der gelbroten Tafel enthält die Schülertransport-Kennzeichnungs-V, BGBl 1994/792. **359**

Die Pflicht zur Anbringung der gelbroten Tafel und zum Einschalten der Alarmblinkanlage und der gelbroten Warnleuchten bei Schülertransporten ergibt sich aus § 22 Abs 3 StVO (s unten Rz 420). **360**

Rsp: Gem § 17 Abs 2a StVO ist das Vorbeifahren an einem Fahrzeug, an dem hinten eine gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht ist, und bei dem die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet sind, verboten. Nach den ErläutRV 1580 BlgNR 18. GP kommt es [...] während des Haltens von Schulbussen zum Zweck der Aufnahme oder des Absetzens von Schulkindern infolge des oft unvorhersehbaren Verhaltens der Kinder häufig zu gefährlichen Situationen. Dabei geht es nicht nur um aus- oder einsteigende Schul Kinder, sondern auch um solche, die vor dem Schulbus unvermittelt und für den Fahrzeuglenker nicht sichtbar die Fahrbahn überqueren wollen. Zur Eindämmung dieser Gefahren wird das Vorbeifahren an Schulbussen bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen verboten. Diese Voraussetzungen sind die Kennzeichnung von Schülertransporten mittels der gelbroten quadratischen Tafel (mit der bildlichen Darstellung von Kindern) hinten am Fahrzeug und das Einschalten der Alarmblinkanlage und der gelbroten Warnleuchten, wenn das Fahrzeug stillsteht und Schüler ein- oder aussteigen. Wenn auch die ErlRV ausdrücklich nur auf den Schutz der Kinder eingehen, kann nach Ansicht des erkennenden Senats nicht gesagt werden, dass damit alle anderen Gefahren im Zusammenhang mit dem Halten von Schulbussen ausgenommen werden sollten. Die Norm zielt zwar in erster Linie auf die Verhinderung von Personenschäden von Schulkindern, soll aber allen Gefahren begegnen, die mit dem Halten von Schülertransporten (vgl § 106 Abs 10 KFG) im Zusammenhang stehen. Solche Gefahren können auch den Buslenker oder den Schulbus betreffen (OGH 25. 11. 2009, 2 Ob 165/09t). **361**

4. Verbot des Vorbeifahrens vor Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten

Gem § 17 Abs 3 StVO ist es verboten, an Fahrzeugen vorbeizufahren, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten, um Fußgänger, Radfahrer (einschließlich „E-Bike“-Fahrern iSd § 1 Abs 2a KFG) oder Rollschuhfahrern (einschließlich Inline-Skatern) das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. **362**

Wer an einem vor einem Schutzweg anhaltenden Fahrzeug vorbeifährt, hat – um straffrei zu bleiben – zu beweisen, dass das Fahrzeug aus einem

anderen Grund vor dem Schutzweg angehalten hat, als um Fußgängern das Überqueren der Straße zu ermöglichen (VwSlg 5904 A/1962).

- 363** Die Gefährdung und die Behinderung von Fußgängern und Radfahrern, die Schutzwege bzw Radfahrerüberfahrten vorschriftsmäßig benützen, stellen **Verwaltungsübertretungen** nach § 99 Abs 2 c Z 1 bis 3 StVO dar.

5. Vorbeifahren an stehenden Fahrzeugkolonnen

- 364** An stehenden Fahrzeugkolonnen (iSd § 18 Abs 3 StVO) darf gem § 17 Abs 4 StVO nur vorbeigefahren werden, wenn wenigstens zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung vorhanden sind und auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr die Fahrbahnmitte oder eine zur Trennung der Fahrtrichtungen angebrachte Sperrlinie nicht überfahren wird. Zudem darf sich auf den weiteren Fahrstreifen nicht ebenfalls eine stehende Fahrzeugkolonne befinden.

Der Tatbestand des Abs 1 ist bereits erfüllt, wenn an einer stehenden **Fahrzeugkolonne** so vorbeigefahren wird, dass der für den Gegenverkehr bestimmte Fahrstreifen blockiert wird (VwGH 12. 7. 1963, 2127/61 ZVR 1964/37).

Das Vorbeifahren an einer angehaltenen Fahrzeugkolonne iSd § 17 Abs 1 StVO erfordert schon wegen der durch die angehaltenen Fahrzeuge bedingten Sichtbehinderung besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit (OGH 12. 6. 1980, 8 Ob 73/80 ZVR 1981/84).

Beim Vorbeifahren an einer gestauten Kolonne ist dem Fahrbahnrand erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen (OGH 13. 9. 1962, 11 Os 173/62 ZVR 1963/158).

Das Überfahren der Fahrbahnmitte verstößt auch dann gegen die Vorschrift des § 17 Abs 4 StVO, wenn kein Gegenverkehr herrscht. § 17 Abs 4 StVO ist eine Schutznorm auch zugunsten des Querverkehrs (OGH 26. 3. 1981, 8 Ob 249/80 ZVR 1982/226).

Ein Verstoß gegen § 17 Abs 4 wiegt weniger schwer als eine Vorrangverletzung.

Verschuldensteilung:

- 365** **1 : 3**

bei einer benachrangten, durch eine Lücke in einer anhaltenden Kolonne in eine Vorrangstraße einfahrenden Pkw-Lenkerin gegenüber einem Autobusfahrer, der unter Überschreiten der Fahrbahnmitte an der stehenden Kolonne vorbeifährt (OGH 26. 3. 1981, 8 Ob 249/80 ZVR 1982/226).

M. Hintereinanderfahren (§ 18 StVO)

1. Mindestabstand

- 366** Gem § 18 Abs 1 StVO haben Fahrzeuglenker stets einen solchen Abstand zu dem vor ihnen fahrenden Fahrzeug einzuhalten, dass jederzeit das recht-

zeitige Anhalten möglich ist, insb auch dann, wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst wird. Siehe auch Bd VI Rz 423 ff.

Beispiele:

Eine eklatante Unterschreitung des notwendigen Mindestabstands von etwa 33 m bei einer Fahrgeschwindigkeit von 110 km/h stellt eine besondere Rücksichtslosigkeit gegenüber dem voranfahenden Verkehrsteilnehmer dar (hier: Einhaltung von bloß ‚einer Fahrzeuglänge‘, was ca 5 m entspricht). Sowohl die Begehung einer Übertretung unter besonders gefährlichen Verhältnissen als auch eine besondere Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern sind strafsatzändernde Umstände des § 99 Abs 2 lit c StVO. Beide genannten Umstände können bei Begehung einer Übertretung auch kumulativ vorliegen (VwGH 31. 3. 2006, 2006/02/0040).

Den Lenker eines nachkommenden Kfz trifft das Alleinverschulden am Zusammenstoß mit dem vorausfahenden Fahrzeug, dessen Lenker seine Absicht, links abzubiegen, korrekt angezeigt hat und in der Folge zum Zwecke des Einbiegens abbremst (OGH 28. 6. 1978, 8 Ob 99/78 ZVR 1979/11).

Ein Sicherheitsabstand von 3 m ist auch im dichten Stadtverkehr bei einem Reaktionsweg von 8 m als zu gering anzusehen (OGH 1. 6. 1978, 2 Ob 59/78 ZVR 1979/13).

Verschuldensteilung:

1 : 3

367

bei zu geringem Tiefenabstand gegenüber vorschriftswidrigem und rücksichtslosem Linkseinbiegenden (OGH 23. 4. 1981, 8 Ob 27/81 ZVR 1982/66);

1 : 1

368

bei einem vor einer Grünlicht zeigenden Ampel unmotiviert anhaltenden gegenüber einem ohne genügenden Sicherheitsabstand folgenden Kfz-Lenker (OGH 26. 1. 1978, 2 Ob 270/77 ZVR 1978/303);

2 : 1

369

bei zu schnell und ohne genügenden Sicherheitsabstand Folgendem gegenüber Lenker, der unvorhersehbar und ohne Anzeige rechts (in eine Baustelle) abzubiegen versucht und hiebei zum Stillstand kommt (OGH 11. 1. 1978, 8 Ob 193/77 ZVR 1978/277);

Alleinverschulden

370

bei Hintereinanderfahren mit zu geringem Sicherheitsabstand zwecks Nötigung des Vormannes zu einer Geschwindigkeitsüberschreitung ge-

genüber panikbedingtem Abbremsen (OLG Wien 18. 5. 1983, 18 R 97/83 ZVR 1984/287).

- 371** Für das Nichteinhalten des erforderlichen Sicherheitsabstands besteht mit § 99 Abs 2 c Z 4 StVO ein **besonderer Verwaltungsstraftatbestand**.

2. Abstand zu Schienenfahrzeugen

- 372** Hinter Schienenfahrzeugen fahrende Fahrzeuglenker haben einen den Straßen- und Witterungsverhältnissen angemessenen Abstand von mindestens ca 20 m einzuhalten, wenn das Schienenfahrzeug nicht überholt wird (§ 18 Abs 2 StVO).

3. Anhaltepflicht bei Rückstau

- 373** Reicht eine Staukolonne bis zu einer Querstraße, einem Schutzweg, einer Radfahrerüberfahrt oder einer querenden Gleisanlage zurück, haben Fahrzeuglenker ihre Fahrzeuge so anzuhalten, dass der Verkehr auf der Querstraße, dem Schutzweg, der Radfahrerüberfahrt oder der Gleisanlage nicht behindert wird (§ 18 Abs 3 StVO).

Zur Erfüllung des Tatbestands des § 18 Abs 3 StVO genügt die objektive Tatsache einer Behinderungsmöglichkeit (VwGH 7. 2. 1963, 0875/62 ZVR 1963/299).

Die Bestimmung des § 18 Abs 3 StVO dient einer Vermeidung der Behinderung des Querverkehrs. Auch einbiegende Fahrzeuge fallen unter den Begriff des Querverkehrs (OGH 3. 3. 1981, 2 Ob 203/80 ZVR 1982/377).

Verschuldensteilung:

374 **Alleinverschulden**

bei Missachtung der Regelung des § 18 Abs 3 StVO durch einen Lkw-Lenker, der zu weit in eine Kreuzung einfährt, gegenüber einem aus der Querstraße kommenden Pkw, dessen Lenker versucht hatte, sich ordnungsgemäß vor dem Lkw einzuordnen, dem dieses aber infolge des zu knappen Auffahrens des Lkw nicht gelungen ist (OGH 3. 3. 1981, 2 Ob 203/80 ZVR 1982/377).

4. Mindestabstand von Lkw und Bussen auf Freilandstraßen

- 375** Auf Freilandstraßen (iSv § 2 Abs 1 Z 16 StVO, das sind alle Straßen außerhalb von Ortsgebieten, insb Autobahnen, Autostraßen, Landesstraßen B und L) müssen die Lenker von Fahrzeugen mit größeren Längsabmessungen (zB Lkw, Kraftwagenzüge, Omnibusse) hinter solchen Fahrzeugen einen Abstand von mindestens 50 m einhalten (§ 18 Abs 4 StVO). Durch diese Bestimmung soll ermöglicht werden, dass auch längere Fahrzeuge, die hintereinander fahren, überholt werden können (ErläutRV 22 BlgNR 9. GP 56).

N. Vorrangregeln (§ 19 StVO)

1. Allgemeines

§ 19 StVO enthält die Regelungen über den Vorrang und hat nach der Rsp **äußerste Bedeutung für die Verkehrssicherheit** (OGH 17. 6. 1977, 2 Ob 107/77 ZVR 1978/202). Zwar ist der Vorrang für den Wartepflichtigen eine rechtsverbindliche Verhaltensregel, doch für den im Vorrang Befindlichen kein erzwingbares Recht (OGH 14. 6. 1962, 11 Os 106/62; 5. 3. 1964, 11 Os 2/64). Die Vorrangregeln des § 19 StVO gelten nur zwischen Fahrzeugen, Fußgänger sind nicht miteinbezogen (OGH 26. 4. 2001, 2 Ob 90/01a ZVR 2002/50). Siehe auch Bd VI Rz 432 ff. **376**

Ein **Verstoß gegen die Vorrangregeln wiegt idR schwerer als eine andere Verkehrswidrigkeit** (zB OGH 9. 3. 1967, 2 Ob 63/67 ZVR 1968/9; 17. 12. 1986, 8 Ob 72/86 ZVR 1988/14). **377**

Rsp: Die Vorschriften über den Vorrang stellen eine Grundregel des Verkehrsrechts dar, gegen die zu verstoßen in aller Regel schwerer wiegt als andere Verkehrswidrigkeiten, was aber nicht bedeutet, dass jede Verletzung einer Vorrangregel bei der Verschuldensabwägung schwerer ins Gewicht fallen muss als irgendein anderer Verstoß gegen sonstige Verkehrsvorschriften (OGH 23. 3. 1982, 2 Ob 40/82 ZVR 1983/162).

Der **Vorrangberechtigte verliert den Vorrang nicht durch rechtswidriges Verhalten**, insb nicht bei überhöhter Geschwindigkeit, durch vorschriftswidriges Umkehren, Fahren auf der linken Fahrbahnhälfte oder kurvenschneidendes Einbiegen (zB OGH 5. 4. 1962, 11 Os 38/62 ZVR 1962/188; 12. 5. 1964, 21/63 ZVR 1965/29; 7. 9. 1977, 8 Ob 112–113/77 ZVR 1978/146; 20. 12. 2001, 2 Ob 117/01 x ZVR 2002/88). Demgegenüber kann sich ein Verkehrsteilnehmer, der eine Verkehrsfläche benutzt, die überhaupt nicht befahren werden darf, nicht auf die Vorrangregel berufen (OGH 19. 12. 2013, 2 Ob 197/13d). **378**

Verschuldensteilung:

1:1

bei Vorrangverletzung gegenüber einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 10% und einem auf ein stressbedingtes „Blackout“ zurückgehenden Reaktionsverzögerung von rund drei Sekunden (OLG Graz 1. 3. 2006, 4 R 2/06f ZVR 2008/8);

bei Vorrangverletzung gegenüber einer beachtlichen Geschwindigkeitsüberschreitung (OGH 10. 9. 1985, 2 Ob 41/85 ZVR 1986/27; 17. 12. 1986, 8 Ob 72/86 ZVR 1988/14; s auch OGH 20. 12. 1979, 8 Ob 257/79 ZVR 1981/8);

3:1

bei einem nach links einbiegenden Kfz-Lenker, der den Vorrang verletzt und sich auch nicht zur Straßenmitte hin eingeordnet hat, gegenüber **379**

380

einem bevorrangten Radfahrer, der falsch reagiert (OGH 17. 2. 2010, 2 Ob 138/09x ZVR 2011/35).

2. „Rechts vor Links“

381 § 19 Abs 1 StVO normiert die „Rechts-vor-Links-Regel“. Danach haben von rechts kommende Fahrzeuge grundsätzlich Vorrang. Allerdings haben Schienenfahrzeuge auch dann Vorrang, wenn sie von links kommen.

Rsp: Dem von rechts kommenden Verkehrsteilnehmer steht der Rechtsvorrang ohne Rücksicht darauf zu, in welcher Richtung er nach dem Einfahren in die Kreuzung weiterfährt (OGH 26. 5. 1976, 8 Ob 62/76 ZVR 1977/53).

Von einem bevorrangten Verkehrsteilnehmer iSd § 19 Abs 1 StVO kann nur dann gesprochen werden, wenn sich das benachrangte Fahrzeug der Kreuzung auf einer anderen Straße als das bevorrangte Fahrzeug nähert, uzw diesem gegenüber von links (OGH 20. 1. 1983, 8 Ob 265/82 ZVR 1984/72).

3. Vorrangstraßen

382 Auf einer Vorrangstraße fahrende Fahrzeuge haben Vorrang gegenüber Fahrzeugen auf kreuzenden oder einmündenden Straßen (§ 19 Abs 3 StVO). Auf Vorrangstraßen befindliche Fahrzeuglenker sind nicht verpflichtet, die Fahrgeschwindigkeit nur wegen der Annäherung an eine Kreuzung mit einer Straße ohne Vorrang herabzusetzen, und zwar selbst dann nicht, wenn die Querstraße schlecht einzusehen ist (zB OGH 4. 7. 1967, 11 Os 88/67 ZVR 1968/62; 28. 6. 1988, 2 Ob 12/88 ZVR 1989/81). Das Gefahrenzeichen „Kreuzung mit Straße ohne Vorrang“ (§ 50 Z 4 StVO) verpflichtet den Vorrangberechtigten zwar zu **erhöhter Aufmerksamkeit**, verhält ihn aber nicht schlechthin, seine Geschwindigkeit zu vermindern, solange ein vorschriftswidriges Verhalten des benachrangten Verkehrsteilnehmers des Querverkehrs nicht zu erkennen ist (OGH 3. 6. 1982, 8 Ob 119/82 ZVR 1983/247).

383 Die Wartepflicht des § 19 Abs 3 StVO beginnt am Fahrbahnrand der Vorrangstraße und nicht erst in deren Mitte (OGH 26. 6. 1969, 2 Ob 162/69 ZVR 1970/65).

4. Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ und „Halt“

384 Gem § 19 Abs 4 StVO haben sowohl die von rechts als auch die von links kommenden Fahrzeuge Vorrang, wenn vor einer Kreuzung das Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ (§ 52 lit c Z 23 StVO) oder „Halt“ (§ 52 lit c Z 24 StVO) angebracht ist. Auf einer Zusatztafel kann ein besonderer Verlauf der Vorrangstraße dargestellt werden. In diesem Fall haben Fahrzeuge, die von der Vorrangstraße kommen, den Vorrang, unabhängig davon, ob sie dem Straßenzug folgen oder ihn verlassen, sonst gilt die Rechts-vor-Links-Regel nach § 19 Abs 1 StVO. Beim Vorschriftszeichen „Halt“ muss angehalten werden.

385 **Rsp:** Das Vorrangzeichen „Halt“ führt zum Vorrang des gesamten Querverkehrs. Der Vorrang erstreckt sich auch auf einen neben der bevorrangten

Straße verlaufenden Radweg, der an der Kreuzung endet, danach aber fortgeführt wird. Ein Radfahrer, der diesen Weg benützt und die Kreuzung übersetzt, muss bei Verlassen des Radwegs den Vorrang des fließenden Verkehrs beachten. Er ist aber gegenüber einem durch das Vorrangzeichen „Halt“ benachrangten Fahrzeug nicht wartepflichtig, weil sich dieses Fahrzeug nicht im fließenden Verkehr befindet (OGH 25. 11. 2004, 2 Ob 256/04t ZVR 2006/30).

Fahrzeugen, die auf einer Vorrangstraße mit besonderem Verlauf fahren, kommt der Vorrang auch dann zu, wenn sie diese verlassen. Auch diejenigen Fahrstreifen, die aufgrund der Bodenmarkierungen zum Abbiegen in eine andere Richtung als den Vorrangstraßenverlauf bestimmt sind, gehören zur Vorrangstraße. Fahrzeuge, die solche Fahrstreifen benützen, haben den Vorrang (OGH 9. 9. 1992, 2 Ob 34/92 ZVR 1993/117).

§ 19 Abs 4 und 5 StVO: Die Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ und „Halt“ geben, sofern nicht auf einer Zusatztafel der besondere Verlauf einer Straße mit Vorrang dargestellt wird, nur dem Querverkehr den Vorrang, nicht aber auch dem entgegenkommenden, nach links einbiegenden Verkehr (OGH 13. 10. 1994, 2 Ob 67/94 ZVR 1995/76).

5. Gegenverkehrsregel

Gem § 19 Abs 5 StVO haben Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten oder nach rechts einbiegen, grundsätzlich den Vorrang gegenüber entgegenkommenden, nach links einbiegenden Fahrzeugen, es sei denn, es liegt eine Vorrangstraße mit besonderem Verlauf (Abs 4; s oben Rz 384f) vor. Diese Bestimmung enthält allein kein Gebot oder Verbot, sondern nur eine bloße Vorrangregel; ein Verstoß dagegen ist nur strafbar, wenn die Tatbestandselemente des Abs 7 (s unten Rz 391 ff) erfüllt sind (VwSlg 9626A/1978).

386

6. Fließverkehrsregel

Gem § 19 Abs 6 StVO haben Fahrzeuge im fließenden Verkehr Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen, Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Haus- oder Grundstücksausfahrten, Garagen oder Parkplätzen, Tankstellen, Feldwegen odgl (sog „untergeordnete Verkehrsflächen“) kommen. Auf Nebenfahrbahnen fahrende Fahrzeuge haben Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von einer anderen untergeordneten Verkehrsfläche kommen (§ 19 Abs 6b StVO). Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben (§ 19 Abs 6a StVO). Diese Bestimmungen sind Ausnahmen von der Grundregel des Rechtsvorrangs, weswegen im Zweifelsfall der Rechtsvorrang als gegeben anzunehmen ist (zB OGH 8. 3. 1973, 2 Ob 9/73 ZVR 1974/4; 7. 6. 1984, 8 Ob 195/83 ZVR 1985/76). § 19 Abs 6 StVO ist nicht auf Straßen mit bloß geringer Verkehrsbedeutung anzuwenden (OGH 13. 9. 1962, 11 Os 146/62 ZVR 1963/9). Ebenso wenig sind Sackgassen oder Straßen mit eingeschränktem Fahrverbot untergeordnete Verkehrsflächen iS dieser Bestimmung (OGH 11. 11. 1976, 2 Ob 215/76 ZVR 1977/284). Bei der Beurteilung kommt es nicht auf die jeweilige

387