

TE OGH 2017/4/27 2Ob169/16s

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.04.2017

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Danzl als Vorsitzenden sowie die Hofräte Dr. Veith und Dr. Musger, die Hofrätin Dr. E. Solé und den Hofrat Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Dr. P* M*, vertreten durch Dr. Gerhard Taufner ua, Rechtsanwälte in Melk, gegen die beklagten Parteien 1. A* GmbH, *, 2. R* K* und 3. A* Versicherungs-Aktiengesellschaft, *, alle vertreten durch Mag. Udo Hansmann, Rechtsanwalt in Wien, wegen 8.010 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien als Berufungsgericht vom 28. April 2016, GZ 34 R 30/16p-23, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Bezirksgerichts Hietzing vom 12. Jänner 2016, GZ 6 C 328/15p-19, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden dahingehend abgeändert, dass sie zu lauten haben:

„1. Die Klageforderung besteht mit 2.002 EUR samt 4 % Zinsen seit 1. 3. 2015 zu Recht.

2. Die eingewandte Gegenforderung besteht nicht zu Recht.

3. Die beklagten Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, der klagenden Partei 2.002 EUR samt 4 % Zinsen seit 1. 3. 2015 binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit 2.564,14 EUR (darin enthalten 334,19 EUR USt und 559,02 EUR Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen.“

Die klagende Partei ist weiters schuldig, den beklagten Parteien die mit 473,62 EUR (darin enthalten 196,33 EUR USt) bestimmten Kosten des Rechtsmittelverfahrens binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 23. 2. 2015 gegen Mittag ereignete sich in * W*, auf dem H* Kai auf Höhe des Hauses Nr * ein Verkehrsunfall zwischen dem Kläger als Lenker seines Volvo S 80 und dem Zweitbeklagten als Lenker eines von der Erstbeklagten gehaltenen und bei der Drittbeklagten haftpflichtversicherten LKW.

Der Zweitbeklagte fuhr mit dem LKW am rechten der geradeausführenden Fahrstreifen und hielt sein Fahrzeug hinter ein paar vor einer Ampel angehaltenen Fahrzeugen unter Freihaltung einer „größeren Lücke“ etwa auf Höhe der rechts einmündenden Nebenfahrbahn an. Danach fuhr der Kläger, der in der Folge ebenfalls den vom Zeitbeklagten befahrenen Fahrstreifen benutzen wollte und von einem Parkplatz in die Nebenfahrbahn eingefahren war, „ein Stück“

in die Lücke vor dem LKW ein. In dieser Position war ein direkter Blickkontakt zwischen den Lenkern nicht möglich. Für den LKW-Lenker war auch der PKW direkt nicht zu sehen, lediglich bei einem Blick in den Frontspiegel wäre er sichtbar gewesen.

Als sich die Fahrzeuge in der Folge wieder in Bewegung setzten, fuhr der Zweitbeklagte den LKW rund 60 cm an, bis es zum Kontakt mit dem Fahrzeug des Klägers links seitlich kam.

Durch die Kollision entstand am PKW ein Schaden von 8.010 EUR, jener am LKW konnte der Höhe nach nicht festgestellt werden.

Der Kläger begehrt 8.010 EUR sA Reparaturkosten mit dem Vorbringen, der Zweitbeklagte habe sein stehendes Fahrzeug übersehen.

Die Beklagten bestritten und trugen vor, der Zweitbeklagte habe das im toten Winkel stehende Fahrzeug des Klägers, der einen unzulässigen „Spurwechsel“ vorgenommen habe, vor dem Anfahren nicht sehen können. Überdies wandten sie den Schaden am LKW in Höhe von 3.229,06 EUR compensando gegen die Klageforderung ein.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Das Alleinverschulden treffe den Kläger, der als Benachrangter in den Fahrstreifen des Zweitbeklagten gewechselt habe. Dagegen sei dem Zweitbeklagten ein Fehlverhalten nicht vorzuwerfen, weil der PKW für ihn nicht wahrnehmbar gewesen sei, und keine Verpflichtung bestanden habe, sich durch einen Blick in den Frontspiegel davon zu überzeugen, dass sich kein Verkehrsteilnehmer mit seinem Fahrzeug im sonst nicht einsehbaren Bereich befinde.

Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung. Nach der ständigen Rechtsprechung des Berufungsgerichts bestehe im „Stop-and-Go-Verkehr“ keine Verpflichtung, vor jedem Losfahren in den Rampenspiegel (Frontspiegel) zu blicken und zu kontrollieren, „ob rechts von ihm befindliche Fahrzeuge in den Fahrraum eingedrungen“ seien. Dies gelte insbesondere in einer Situation, in der wie hier der Tiefenabstand laut der einen integrierenden Bestandteil des Urteils bildenden Skizze nur rund 3,5 m betragen habe. Ein Vorrangverzicht sei nicht anzunehmen, weil nicht genug Raum für ein gefahrloses Passieren des stehenden LKW vorhanden gewesen sei.

Das Berufungsgericht ließ die Revision nachträglich zu, weil zur Frage des Blicks in den Frontspiegel keine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs vorliege.

Der Kläger strebt in seiner Revision eine vollständige Klagestattgebung an und verweist darauf, dass einerseits ein Vorrangverzicht vorliege, weil dies auch beim Stehenbleiben im Zuge eines Rückstaus der Fall sei. Auch sei ein Kraftfahrer verpflichtet, vor seinem Losfahren die ganze vor ihm liegende Fahrbahn, einschließlich deren Ränder, im Auge zu behalten. Nach den EU-Richtlinien 70/156/EWG, 71/127/EWG bzw 88/321/EWG und der Nachrüsterichtlinie 2007/38/EG müssten alle Fahrzeuge über einen Spiegel bzw eine Kamera verfügen, wobei nach der RL 2003/97/EG ein Bereich 2 m vor dem LKW und 2 m rechts davon einsehbar sein müssten, um Nachteile bzw Sichteinschränkungen auszugleichen. Vom Schutzzweck seien nicht nur Fußgänger umfasst, sondern sollten alle sich aus die Bauart bestimmter Fahrzeuge ergebende Gefahren hintangehalten werden.

Die Beklagten beantragen in ihrer Revisionsbeantwortung, die Revision zurückzuweisen; in eventu, ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist aus den vom Berufungsgericht genannten Gründenzulässig; sie ist auch teilweise berechtigt.

1. Die Nebenfahrbahn, in der sich der Kläger hier nach Verlassen des Parkplatzes befand, und die Hauptfahrbahn, die der Zweitbeklagte benutzte, kreuzen nach der einen integrierenden Bestandteil des Ersturteils bildenden Skizze einander hier in der Form, dass die Nebenfahrbahn in die Hauptfahrbahn einmündet, ohne dass diese überquert werden kann. Der aus der Nebenfahrbahn Kommende muss somit jedenfalls in einen Fahrstreifen der Hauptfahrbahn einfahren, um weiterfahren zu können.

2. Voraussetzung für die Annahme einer Kreuzung ist aber nur, dass zwei Straßen vorliegen, die einander kreuzen oder ineinander münden (§ 2 Abs 1 Z 17 StVO; RIS-Justiz RS0111415), sodass auch hier vom Vorliegen einer Kreuzung auszugehen ist. 2. Voraussetzung für die Annahme einer Kreuzung ist aber nur, dass zwei Straßen vorliegen, die einander kreuzen oder ineinander münden (Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 17, StVO; RIS-Justiz RS0111415), sodass auch hier vom Vorliegen einer Kreuzung auszugehen ist.

2.1. Dann haben aber gemäß § 19 Abs 6 StVO Fahrzeuge im Fließverkehr ua Vorrang gegenüber solchen, die ua von Parkplätzen kommen. 2.1. Dann haben aber gemäß Paragraph 19, Absatz 6, StVO Fahrzeuge im Fließverkehr ua Vorrang gegenüber solchen, die ua von Parkplätzen kommen.

Im fließenden Verkehr befindet sich ein Fahrzeug, das weder hält noch parkt, noch sich nach einem Halten oder Parken in den entsprechenden Fahrbahnteil einordnet, noch aus einer der in § 19 Abs 6 StVO aufgezählten Verkehrsflächen kommt (RIS-Justiz RS0073664). So ist zB ein vor einem Schutzweg anhaltendes Rettungsfahrzeug dennoch im Fließverkehr befindlich (2 Ob 239/12d). Auch der hier vor einer Ampel anhaltende Zweitbeklagte befand sich daher grundsätzlich im Fließverkehr. Im fließenden Verkehr befindet sich ein Fahrzeug, das weder hält noch parkt, noch sich nach einem Halten oder Parken in den entsprechenden Fahrbahnteil einordnet, noch aus einer der in Paragraph 19, Absatz 6, StVO aufgezählten Verkehrsflächen kommt (RIS-Justiz RS0073664). So ist zB ein vor einem Schutzweg anhaltendes Rettungsfahrzeug dennoch im Fließverkehr befindlich (2 Ob 239/12d). Auch der hier vor einer Ampel anhaltende Zweitbeklagte befand sich daher grundsätzlich im Fließverkehr.

2.2. Ein nach § 19 Abs 6 StVO benachrangter Kraftfahrzeuglenker, der sich in den fließenden Verkehr einordnet, genügt nach der Rechtsprechung seiner Wartepflicht nur dann, wenn er bis zur Beendigung seines Einordnungsmanövers den Bevorrangten nicht behindert, zB indem er diesen zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken seines Fahrzeugs nötigt (§ 19 Abs 7 StVO) oder ihm die Einhaltung des im § 18 Abs 1 StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstands unmöglich macht (RIS-Justiz RS0074468). Bei Prüfung der Frage, ob eine Behinderung des Fließverkehrs vorliegt, ist nicht auf den Beginn, sondern auf das Ende des Einordnungsvorgangs abzustellen. Das Einordnungsmanöver eines aus einer Grundstücksausfahrt in eine Straße Einbiegenden ist aber erst dann als beendet anzusehen, wenn sein Kraftfahrzeug zur Gänze auf der für die angestrebte Bewegungsrichtung bestimmten Fahrbahnhälfte in dieser Fahrtrichtung fährt (RIS-Justiz RS0074457). 2.2. Ein nach Paragraph 19, Absatz 6, StVO benachrangter Kraftfahrzeuglenker, der sich in den fließenden Verkehr einordnet, genügt nach der Rechtsprechung seiner Wartepflicht nur dann, wenn er bis zur Beendigung seines Einordnungsmanövers den Bevorrangten nicht behindert, zB indem er diesen zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken seines Fahrzeugs nötigt (Paragraph 19, Absatz 7, StVO) oder ihm die Einhaltung des im Paragraph 18, Absatz eins, StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstands unmöglich macht (RIS-Justiz RS0074468). Bei Prüfung der Frage, ob eine Behinderung des Fließverkehrs vorliegt, ist nicht auf den Beginn, sondern auf das Ende des Einordnungsvorgangs abzustellen. Das Einordnungsmanöver eines aus einer Grundstücksausfahrt in eine Straße Einbiegenden ist aber erst dann als beendet anzusehen, wenn sein Kraftfahrzeug zur Gänze auf der für die angestrebte Bewegungsrichtung bestimmten Fahrbahnhälfte in dieser Fahrtrichtung fährt (RIS-Justiz RS0074457).

2.3. Hier konnte der Kläger trotz der „größeren Lücke“ (das Berufungsgericht sprach ausgehend von der einen integrierenden Bestandteil des Urteils bildenden Beil .II von 3,5 m, die Revision bezieht sich auf S 4 ebenfalls auf diesen Wert) sein Einordnungsmanöver nicht abschließen, sondern musste schräg vor dem LKW stehen bleiben. Damit behinderte er den Zweitbeklagten zwar nicht in der Form, dass dieser bremsen oder auslenken hätte müssen, wohl aber beim möglich werdenden und nach Beendigung der Ampelphase unmittelbar bevorstehenden Weiterfahren. Dies umso mehr, als nach den örtlichen Gegebenheiten der Abstand zwischen den Fahrzeugen nur 60 cm betrug und damit eine direkte Sichtmöglichkeit des Zweitbeklagten auf den PKW vereitelt wurde.

2.4. Nun verweist der Kläger darauf, dass der Zweitbeklagte durch sein Stehenbleiben auf den Vorrang verzichtet habe. Tatsächlich gilt nach § 19 Abs 8 StVO das Zum-Stillstand-Bringen des Fahrzeugs, außer eines Schienenfahrzeugs in der Haltestelle, aus welchen Gründen immer, insbesondere auch in Befolgung eines gesetzlichen Gebots, als Verzicht auf den Vorrang. Die im letzten Satz des § 19 Abs 8 StVO getroffene gesetzliche Regelung macht keinen Unterschied zwischen einem freiwilligen und einem in Befolgung eines gesetzlichen Gebotes erfolgten Vorrangverzicht; sie gilt daher für beide Fälle (RIS-Justiz RS0074876). Das Anhalten des Fahrzeugs gilt deshalb nach der Rechtsprechung auch dann als Verzicht auf den Vorrang, wenn der im Vorrang Befindliche lediglich in Erfüllung seiner eigenen Wartepflicht anhält (RIS-Justiz RS0074916). 2.4. Nun verweist der Kläger darauf, dass der Zweitbeklagte durch sein Stehenbleiben auf den Vorrang verzichtet habe. Tatsächlich gilt nach Paragraph 19, Absatz 8, StVO das Zum-Stillstand-Bringen des Fahrzeugs, außer eines Schienenfahrzeugs in der Haltestelle, aus welchen Gründen immer, insbesondere auch in Befolgung eines gesetzlichen Gebots, als Verzicht auf den Vorrang. Die im letzten Satz des Paragraph 19, Absatz 8, StVO getroffene gesetzliche Regelung macht keinen Unterschied zwischen einem freiwilligen und einem in Befolgung eines

gesetzlichen Gebotes erfolgten Vorrangverzicht; sie gilt daher für beide Fälle (RIS-Justiz RS0074876). Das Anhalten des Fahrzeugs gilt deshalb nach der Rechtsprechung auch dann als Verzicht auf den Vorrang, wenn der im Vorrang Befindliche lediglich in Erfüllung seiner eigenen Wartepflicht anhält (RIS-Justiz RS0074916).

Damit ist aber für den Kläger nichts gewonnen, weil dies – worauf bereits das Berufungsgericht hingewiesen hat – für den ursprünglich Benachrangten nur insofern eine Auswirkung hat, als ihm ein gefahrloses Passieren möglich ist (RIS-Justiz RS0106961; 2 Ob 151/07f; 2 Ob 2400/96x ZVR 1998/30). Dies war aber, wie oben dargelegt, hier nicht der Fall.

3. Weiters ist auch nach § 11 Abs 1 StVO eine Änderung der Fahrtrichtung bzw ein Fahrstreifenwechsel nur zulässig, nachdem sich der Lenker davon überzeugt hat, dass die ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist. Die Bestimmung dient der Verhinderung aller aus einer unzulässigen Änderung der Fahrtrichtung bzw aus einem unzulässigen Wechsel des Fahrstreifens drohenden Gefahren (RIS-Justiz RS0105726; 2 Ob 90/95). Das Gesetz setzt grundsätzlich voraus, dass jeder Kraftfahrzeuglenker mit dem von ihm gelenkten Fahrzeug auf dem von ihm benützten Fahrstreifen verbleibt und ihn nur dann verlässt, wenn er sich hinreichend davon überzeugt hat, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist (RIS-Justiz RS0074301; 8 Ob 212/80 ZVR 1981/267). Der Kläger konnte hier aufgrund der gegebenen Länge (eigentlich: Kürze) der Lücke nicht damit rechnen, sein Wechsel- und damit Einordnungsmanöver in den Fahrstreifen des Zweitbeklagten vor dem Wiederlosfahren der Kolonne – und damit auch des Zweitbeklagten – abschließen zu können, sodass eine Behinderung evident und das Fahrmanöver (ähnlich der Entscheidung 2 Ob 74/94) unzulässig war. 3. Weiters ist auch nach Paragraph 11, Absatz eins, StVO eine Änderung der Fahrtrichtung bzw ein Fahrstreifenwechsel nur zulässig, nachdem sich der Lenker davon überzeugt hat, dass die ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist. Die Bestimmung dient der Verhinderung aller aus einer unzulässigen Änderung der Fahrtrichtung bzw aus einem unzulässigen Wechsel des Fahrstreifens drohenden Gefahren (RIS-Justiz RS0105726; 2 Ob 90/95). Das Gesetz setzt grundsätzlich voraus, dass jeder Kraftfahrzeuglenker mit dem von ihm gelenkten Fahrzeug auf dem von ihm benützten Fahrstreifen verbleibt und ihn nur dann verlässt, wenn er sich hinreichend davon überzeugt hat, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist (RIS-Justiz RS0074301; 8 Ob 212/80 ZVR 1981/267). Der Kläger konnte hier aufgrund der gegebenen Länge (eigentlich: Kürze) der Lücke nicht damit rechnen, sein Wechsel- und damit Einordnungsmanöver in den Fahrstreifen des Zweitbeklagten vor dem Wiederlosfahren der Kolonne – und damit auch des Zweitbeklagten – abschließen zu können, sodass eine Behinderung evident und das Fahrmanöver (ähnlich der Entscheidung 2 Ob 74/94) unzulässig war.

4. Nun stützt der Kläger das Verschulden des Zweitbeklagten auch darauf, dass dieser sein Fahrzeug nach den Feststellungen im Frontspiegel hätte sehen können (und müssen). Das Berufungsgericht hat ein solches Mitverschulden mit dem Hinweis verneint, im „Stop-and-Go-Verkehr“ müsse dieser Spiegel nicht bei jedem Anfahren benutzt werden. Dem kann nicht gefolgt werden:

4.1. Über die notwendige Ausstattung von Kraftfahrzeugen bestehen diverse europarechtliche Vorschriften: So betreffen die RL 70/156/EWG vom 6. 2. 1970 die Angleichung von Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie die RL 71/127/EWG vom 1. 3. 1971 die Angleichung der Rechtsvorschriften über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen. Diese RL wurde durch die RL 2003/97/EG, die auch die erstgenannte RL abgeändert hat, aufgehoben und in der RL 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen LKW mit Spiegeln (innerstaatlich in Österreich umgesetzt mit BGBl II 2010/458 in § 18a Abs 2 KDV) darauf verwiesen, dass zahlreiche Unfälle von Fahrern größerer Fahrzeuge verursacht werden, die nicht bemerken, dass sich andere Verkehrsteilnehmer ganz nah bei oder neben ihrem Fahrzeug befinden und dass diese Unfälle häufig geschehen, wenn die Fahrer andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel unmittelbar neben ihren Fahrzeugen übersehen. Schätzungen zufolge sterben aus diesem Grund in Europa rund 400 Menschen jährlich, meistens schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer, Motorradfahrer und Fußgänger (Erwägungsgrund 1). Um die Zahl der tödlichen und schweren Unfälle zu verringern, die von diesen Fahrzeugen verursacht werden und in die schwächere Verkehrsteilnehmer verwickelt sind, sollen die betreffenden Fahrzeuge mit verbesserten Einrichtungen für indirekte Sicht nachgerüstet werden (Erwägungsgrund 7).

4.1. Über die notwendige Ausstattung von Kraftfahrzeugen bestehen diverse europarechtliche Vorschriften: So betreffen die RL 70/156/EWG vom 6. 2. 1970 die Angleichung von Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie die RL 71/127/EWG vom 1. 3. 1971 die Angleichung der Rechtsvorschriften über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen. Diese RL wurde durch die RL 2003/97/EG, die auch die erstgenannte RL abgeändert hat, aufgehoben und in der RL 2007/38/EG

über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen LKW mit Spiegeln (innerstaatlich in Österreich umgesetzt mit BGBl II 2010/458 in Paragraph 18 a, Absatz 2, KDVG) darauf verwiesen, dass zahlreiche Unfälle von Fahrern größerer Fahrzeuge verursacht werden, die nicht bemerken, dass sich andere Verkehrsteilnehmer ganz nah bei oder neben ihrem Fahrzeug befinden und dass diese Unfälle häufig geschehen, wenn die Fahrer andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel unmittelbar neben ihren Fahrzeugen übersehen. Schätzungen zufolge sterben aus diesem Grund in Europa rund 400 Menschen jährlich, meistens schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer, Motorradfahrer und Fußgänger (Erwägungsgrund 1). Um die Zahl der tödlichen und schweren Unfälle zu verringern, die von diesen Fahrzeugen verursacht werden und in die schwächere Verkehrsteilnehmer verwickelt sind, sollen die betreffenden Fahrzeuge mit verbesserten Einrichtungen für indirekte Sicht nachgerüstet werden (Erwägungsgrund 7).

4.2. Es sollten somit zwar in erster Linie schwächere Verkehrsteilnehmer geschützt werden, aber keinesfalls ausschließlich. Es ist daher davon auszugehen, dass damit auch und generell sonstige Gefahren des Straßenverkehrs, die sich aus der eingeschränkten Direktsicht bei LKW ergeben, wie die sich hier konkret verwirklichende, in den Schutzzweck einbezogen werden sollten. Auch ist kein Grund ersichtlich, warum von der tatsächlichen Benutzung eines vorgeschriebenen, die mangelnde Direktsicht ausgleichenden Spiegels (der hier unbestrittenermaßen auch vorhanden war), Abstand genommen werden dürfte, bzw warum dies gerade bei „Stop-and-Go-Verkehr“ der Fall sein sollte. Gerade in solchen Fällen muss zB mit dem – zulässigen – „Vorschlängeln“ einspuriger Verkehrsteilnehmer gemäß § 12 Abs 5 StVO etc (vgl auch 2 Ob 167/11i) gerechnet werden. Die Verpflichtung, die gesamte Fahrbahn in ihrer ganzen Breite zu beobachten, gilt aber auch vor dem Losfahren mit einem verkehrsbedingt angehaltenen Kraftfahrzeug (2 Ob 28/99b; 2 Ob 167/11i).

4.2. Es sollten somit zwar in erster Linie schwächere Verkehrsteilnehmer geschützt werden, aber keinesfalls ausschließlich. Es ist daher davon auszugehen, dass damit auch und generell sonstige Gefahren des Straßenverkehrs, die sich aus der eingeschränkten Direktsicht bei LKW ergeben, wie die sich hier konkret verwirklichende, in den Schutzzweck einbezogen werden sollten. Auch ist kein Grund ersichtlich, warum von der tatsächlichen Benutzung eines vorgeschriebenen, die mangelnde Direktsicht ausgleichenden Spiegels (der hier unbestrittenermaßen auch vorhanden war), Abstand genommen werden dürfte, bzw warum dies gerade bei „Stop-and-Go-Verkehr“ der Fall sein sollte. Gerade in solchen Fällen muss zB mit dem – zulässigen – „Vorschlängeln“ einspuriger Verkehrsteilnehmer gemäß Paragraph 12, Absatz 5, StVO etc vergleiche auch 2 Ob 167/11i) gerechnet werden. Die Verpflichtung, die gesamte Fahrbahn in ihrer ganzen Breite zu beobachten, gilt aber auch vor dem Losfahren mit einem verkehrsbedingt angehaltenen Kraftfahrzeug (2 Ob 28/99b; 2 Ob 167/11i).

5. Es ist daher – entgegen der Annahme der Vorinstanzen – von einem Mitverschulden des LKW-Lenkers auszugehen, das jedoch im Verhältnis zum wesentlich krasserem verkehrswidrigen Verhalten des Klägers deutlich geringfügiger ist und daher nach Auffassung des erkennenden Senats mit einem Viertel anzusetzen ist (§ 1304 ABGB, § 7 Abs 1 EKHG). Dem Kläger ist demgemäß nur ein Viertel seines im Revisionsverfahren der Höhe nach nicht mehr strittigen Schadens zuzusprechen. Die der Höhe nach vom Erstgericht ausdrücklich nicht festgestellte und von den Beklagten in der Berufungsbeantwortung nicht bekämpfte (vgl RIS-Justiz RS0112020) Gegenforderung ist dagegen nicht nachgewiesen.

5. Es ist daher – entgegen der Annahme der Vorinstanzen – von einem Mitverschulden des LKW-Lenkers auszugehen, das jedoch im Verhältnis zum wesentlich krasserem verkehrswidrigen Verhalten des Klägers deutlich geringfügiger ist und daher nach Auffassung des erkennenden Senats mit einem Viertel anzusetzen ist (Paragraph 1304, ABGB, Paragraph 7, Absatz eins, EKHG). Dem Kläger ist demgemäß nur ein Viertel seines im Revisionsverfahren der Höhe nach nicht mehr strittigen Schadens zuzusprechen. Die der Höhe nach vom Erstgericht ausdrücklich nicht festgestellte und von den Beklagten in der Berufungsbeantwortung nicht bekämpfte vergleiche RIS-Justiz RS0112020) Gegenforderung ist dagegen nicht nachgewiesen.

6. Die Kostenentscheidung beruht auf § 43 Abs 1 ZPO, im Rechtsmittelverfahren iVm § 50 Abs 1 ZPO. 6. Die Kostenentscheidung beruht auf Paragraph 43, Absatz eins, ZPO, im Rechtsmittelverfahren in Verbindung mit Paragraph 50, Absatz eins, ZPO.

Schlagworte

21 Zivilgerichtliche Verkehrsentscheidungen, 1 Generalabonnement

Textnummer

E118094

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2018:E118094

Im RIS seit

18.05.2017

Zuletzt aktualisiert am

17.07.2023

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