

TE OGH 2016/10/27 2Ob160/16t

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.10.2016

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Danzl als Vorsitzenden, die Hofräte Dr. Veith und Dr. Musger, die Hofrätin Dr. E. Solé sowie den Hofrat Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei C***** K*****, vertreten durch Dr. Heimo Jilek und Dr. Martin Sommer, Rechtsanwälte in Leoben, gegen die beklagte Partei Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, Schwarzenbergplatz 7, 1030 Wien, vertreten durch Mag. Stefan Schmidbauer, Rechtsanwalt in Graz, wegen 33.753,52 EUR sA und Feststellung (Revisionsinteresse 11.251,17 EUR), über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Graz als Berufungsgericht vom 20. Mai 2016, GZ 2 R 53/16f-21, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Teilzwischenurteil des Landesgerichts Leoben vom 12. Februar 2016, GZ 7 Cg 130/15v-15 bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Entscheidungen der Vorinstanzen werden dahingehend abgeändert, dass sie zu lauten haben wie folgt:

„Das Klagebegehren, die beklagte Partei sei schuldig, dem Kläger 33.753,52 EUR zu bezahlen, besteht dem Grunde nach zu Recht.

Die Kostenentscheidung für das erst- und zweitinstanzliche Verfahren bleibt der Endentscheidung vorbehalten.“

Die Kostenentscheidung für das Revisionsverfahren bleibt der Endentscheidung vorbehalten.

Text

Entscheidungsgründe:

Der Kläger fuhr mit seinem Motorrad am 14. 8. 2015 auf der L ***** aus Richtung P***** kommend Richtung Breitenau und stürzte wegen eines auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugteils. Dabei handelte es sich um den linken hinteren Kotflügel des Zwillingsrads eines Sattelzugfahrzeugs, das diesen Teil zuvor auf der Fahrbahn verloren hatte. Beim Unfall wurde der Kläger verletzt und sein Motorrad beschädigt.

Die Landesstraße L ***** verläuft im Bereich des Straßenkilometers 6,7 annähernd geradlinig in Ost-West-Richtung und ist mit einer 6,8 m breiten Asphaltdecke befestigt, die in Richtung Osten in Fahrtrichtung des Motorrads mit etwa 1 % ansteigt. Entlang der Asphalttränder verlaufen weiße Rand- bzw Begrenzungslinien, sodass eine markierte Fahrbahnbreite von 6,2 m besteht. In der Fahrbahnmitte verläuft eine weiße Leitlinie. Beiderseits der Asphaltdecke sind Bankettstreifen angelegt, am südlichen Bankettstreifen ist eine Metallleitschiene errichtet, die eine Sicherung gegenüber dem südlich liegenden Bachbett bildet. Am nördlichen Bankettstreifen sind Leitpflöcke eingesetzt. Vom

Bankettstreifen erstreckt sich eine abfallende Wiese zu einer Gleisanlage. Im Unfallbereich verläuft die Landesstraße als Freilandstraße ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Verkehrszeichen im Bezug auf das Unfallgeschehen sind im Unfallbereich keine aufgestellt.

Als Bezugslinie (BL) wird eine Fahrbahnnormale zur Längsachse der Landesstraße gewählt, die auf Höhe des östlichen Endes der südlich gelegenen Leitschiene verläuft, wobei das östliche Ende eine Unterbrechung der Leitschiene darstellt. Aus Westen, der Anfahrtsrichtung des Klägers, kommend ist vor dem geradlinigen Straßenstück eine übersichtliche Rechtskurve mit einer Richtungsänderung von etwa 30 Grad zu durchfahren. Diese Richtungsänderung erstreckt sich über eine Distanz von rund 100 m. Die Rechtskurve endet 20 m westlich BL. Aus Westen kommend ist über die Kurvensehne der Unfallbereich bereits aus einer Position von mehr als 200 m westlich BL einsehbar, die Sicht reicht dabei bis mehr als 2 m östlich BL.

Der Kläger näherte sich der späteren Unfallstelle mit seinem Motorrad mit einer Geschwindigkeit von ca 90 km/h und hielt dabei einen Tiefenabstand zu dem vor ihm fahrenden PKW von ca 35 bis 40 m ein. Im Bereich der leichten Rechtskurve bemerkte er, dass der vor ihm fahrende PKW-Lenker sein Fahrzeug um einen halben bis einen Meter nach links auslenkte. Erst als dieser PKW die Auslenkstelle passiert hatte, sah er selbst den am Boden liegenden Fahrzeugteil, worauf er eine blockierende Bremsung mit dem Hinterrad einleitete, das nach links „verschwenkte“ und dadurch das Motorrad in eine Schräglage brachte, sodass es im Bereich von 30 m westlich BL auf die Fahrbahn stürzte. Zu diesem Zeitpunkt hatte das Motorrad noch eine Geschwindigkeit von 80 bis 85 km/h und kam bei einer Verzögerung zwischen 3,5 und 4 m/s² erst in Höhe eines Leitpflocks 42 m östlich BL in eine Endlage, wobei das Motorrad dabei mit dem Vorderrad in Richtung Süden zeigte und sich auf Höhe der Leitlinie befand.

Hätte der Kläger mit seinem Motorrad eine dosierte Bremsung ausgeführt, wäre seine Fahrlinie stabil geblieben. Dem Kläger wäre ein Auslenken nach links möglich gewesen, ohne dabei den in der Mitte des südlichen Fahrstreifens auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugteil zu überfahren. Auch ohne Bremsmanöver wäre es dem Kläger möglich gewesen, mit einem geringfügigen Auslenken den auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugteil zu umfahren.

Die Haftung des beklagten Verbands der Versicherungsunternehmen Österreichs steht im Ausmaß von zwei Dritteln dem Grunde nach außer Streit.

Der Kläger begehrt vom Beklagten den Ersatz seines gesamten Schadens mit der zusammengefassten Begründung, ihm sei kein Fahrfehler unterlaufen, weshalb ihn am Unfall kein Mitverschulden treffe. Er stellt auch ein Feststellungsbegehren, wonach der beklagte Verband für alle künftigen Schäden aus dem Unfall zu haften habe.

Der Beklagte wendete zusammengefasst ein, der Kläger wäre bei gehöriger Aufmerksamkeit und unter Einhaltung einer den Sichtverhältnissen angepassten Geschwindigkeit in der Lage gewesen, dem auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugteil auszuweichen, sodass er zu einem Drittel am vorliegenden Sturzgeschehen selbst Schuld trage.

Das Erstgericht sprach mit Teilzwischenurteil aus, das Zahlungsbegehren bestehe dem Grunde nach zu zwei Dritteln zu Recht, ein Drittel des Zahlungsbegehrens wies es ab. Es traf die wiedergegebenen Feststellungen und folgte rechtlich, dem Kläger sei insofern ein Vorwurf zu machen, als er auf den auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugteil überzogen reagiert habe, indem er eine blockierende Bremsung mit dem Hinterrad eingeleitet habe und so gestürzt sei. Der Kläger hätte durch leichtes Auslenken auch ohne Bremsung bzw bei dosierter Bremsung den Fahrzeugteil umfahren können, sodass ihm am Sturzgeschehen ein Mitverschulden von einem Drittel anzulasten sei.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers nicht Folge. Es führte aus, der Beklagte trete der vom Kläger begehrten Zusatzfeststellung, dass der Kläger den Fahrzeugteil erst habe erkennen können, als das vor ihm fahrende Fahrzeug an diesem vorbeigefahren sei oder ihn aufgewirbelt habe, nicht entgegen. Ausgehend vom Sachverständigengutachten könne davon ausgegangen werden, dass bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h 35 m in 1,4 sec durchfahren würden, während für eine Strecke von 40 m 1,6 sec benötigt würden. Der Kläger hätte zwar nicht einen solchen Tiefenabstand einhalten müssen, der ihm das Anhalten vor dem auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugteil ermöglicht hätte, weil die StVO dies beim Hintereinanderfahren nicht fordere. § 18 Abs 1 StVO stelle nur darauf ab, einen solchen Abstand einzuhalten, der das rechtzeitige Anhalten auch dann ermögliche, wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst werde. Der Lenker eines Fahrzeugs müsse aber auch mit schwer wahrnehmbaren Hindernissen auf der Fahrbahn rechnen, so etwa mit einer schwer wahrnehmbaren Ölspur. Bei Teilnahme am Straßenverkehr stünden Aufmerksamkeit, Geschwindigkeit und Sichtverhältnisse in einem derart untrennbaren Zusammenhang, dass nur das richtige Verhältnis dieser drei Komponenten zueinander § 20 Abs 1 StVO gerecht werde.

Bei der Wahl seiner Geschwindigkeit müsse der Lenker auch sein Fahrkönnen berücksichtigen. Wenn ein Verkehrsteilnehmer bei einer plötzlich auftretenden Gefahr zu schnellem Handeln gezwungen werde und er unter dem Eindruck dieser Gefahr eine – rückschauend betrachtet – unrichtige Maßnahme treffe, könne ihm dies zwar nicht als Mitverschulden angerechnet werden. Bei einer Reaktionszeit von 1 sec, also vom Erkennen einer Gefahr bis zum Beginn der Bremshandlung, verblieben nur mehr 0,4 sec bis zum Passieren des Hindernisses ohne eine Bremsung oder ein Auslenken. In diese Situation habe sich der Kläger allerdings durch den von ihm gewählten Tiefenabstand von 35 bis 40 m bei einer eingehaltenen Geschwindigkeit von 90 km/h selbst gebracht. Objektiv gesehen wäre ihm ein Aus- und Vorbeilenken am Hindernis möglich gewesen. Der Kläger sei aber subjektiv nicht in der Lage gewesen, auf das vor ihm auftauchende Hindernis richtig zu reagieren, sodass die von ihm bei diesem Tiefenabstand zum Vorderfahrzeug eingehaltene Geschwindigkeit nicht § 20 Abs 1 StVO entsprochen habe. Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers nicht Folge. Es führte aus, der Beklagte trete der vom Kläger begehrten Zusatzfeststellung, dass der Kläger den Fahrzeugteil erst habe erkennen können, als das vor ihm fahrende Fahrzeug an diesem vorbeigefahren sei oder ihn aufgewirbelt habe, nicht entgegen. Ausgehend vom Sachverständigengutachten könne davon ausgegangen werden, dass bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h 35 m in 1,4 sec durchfahren würden, während für eine Strecke von 40 m 1,6 sec benötigt würden. Der Kläger hätte zwar nicht einen solchen Tiefenabstand einhalten müssen, der ihm das Anhalten vor dem auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugteil ermöglicht hätte, weil die StVO dies beim Hintereinanderfahren nicht fordere. Paragraph 18, Absatz eins, StVO stelle nur darauf ab, einen solchen Abstand einzuhalten, der das rechtzeitige Anhalten auch dann ermögliche, wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst werde. Der Lenker eines Fahrzeugs müsse aber auch mit schwer wahrnehmbaren Hindernissen auf der Fahrbahn rechnen, so etwa mit einer schwer wahrnehmbaren Ölspur. Bei Teilnahme am Straßenverkehr stünden Aufmerksamkeit, Geschwindigkeit und Sichtverhältnisse in einem derart untrennbaren Zusammenhang, dass nur das richtige Verhältnis dieser drei Komponenten zueinander Paragraph 20, Absatz eins, StVO gerecht werde. Bei der Wahl seiner Geschwindigkeit müsse der Lenker auch sein Fahrkönnen berücksichtigen. Wenn ein Verkehrsteilnehmer bei einer plötzlich auftretenden Gefahr zu schnellem Handeln gezwungen werde und er unter dem Eindruck dieser Gefahr eine – rückschauend betrachtet – unrichtige Maßnahme treffe, könne ihm dies zwar nicht als Mitverschulden angerechnet werden. Bei einer Reaktionszeit von 1 sec, also vom Erkennen einer Gefahr bis zum Beginn der Bremshandlung, verblieben nur mehr 0,4 sec bis zum Passieren des Hindernisses ohne eine Bremsung oder ein Auslenken. In diese Situation habe sich der Kläger allerdings durch den von ihm gewählten Tiefenabstand von 35 bis 40 m bei einer eingehaltenen Geschwindigkeit von 90 km/h selbst gebracht. Objektiv gesehen wäre ihm ein Aus- und Vorbeilenken am Hindernis möglich gewesen. Der Kläger sei aber subjektiv nicht in der Lage gewesen, auf das vor ihm auftauchende Hindernis richtig zu reagieren, sodass die von ihm bei diesem Tiefenabstand zum Vorderfahrzeug eingehaltene Geschwindigkeit nicht Paragraph 20, Absatz eins, StVO entsprochen habe.

Das Berufungsgericht ließ erst nachträglich gemäß § 508 Abs 3 ZPO die Revision mit der Begründung zu, es bedürfe der Klarstellung, ob eine falsche Reaktion auf ein „plötzlich auftauchendes Hindernis“ in einem Fall wie dem vorliegenden ein Mitverschulden begründe. Das Berufungsgericht ließ erst nachträglich gemäß Paragraph 508, Absatz 3, ZPO die Revision mit der Begründung zu, es bedürfe der Klarstellung, ob eine falsche Reaktion auf ein „plötzlich auftauchendes Hindernis“ in einem Fall wie dem vorliegenden ein Mitverschulden begründe.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichts richtet sich die Revision des Klägers mit dem Antrag, die Haftung des Beklagten dem Grunde nach zur Gänze auszusprechen; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Der Beklagte beantragt in der Revisionsbeantwortung, die Revision mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage zurückzuweisen, hilfsweise ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist wegen dem Berufungsgericht unterlaufener rechtlicher Fehlbeurteilung zulässig und auch berechtigt.

Der Revisionswerber macht im Wesentlichen geltend, nach oberstgerichtlicher Rechtsprechung könne der Zweck des § 20 StVO nicht in Bezug auf für den Kraftfahrer plötzlich, unvermutet und für ihn nicht vorhersehbar auftauchende Hindernisse erreicht werden. Der auf der Fahrbahn liegende Fahrzeugteil sei ein solches Hindernis. Werde ein Verkehrsteilnehmer bei einer plötzlich auftretenden Gefahr zu schnellem Handeln gezwungen und treffe er unter dem Eindruck dieser Gefahr eine – rückschauend betrachtet – unrichtige Maßnahme, könne ihm dies nicht als Mitverschulden angerechnet werden. Der Revisionswerber macht im Wesentlichen geltend, nach oberstgerichtlicher

Rechtsprechung könne der Zweck des Paragraph 20, StVO nicht in Bezug auf für den Kraftfahrer plötzlich, unvermutet und für ihn nicht vorhersehbar auftauchende Hindernisse erreicht werden. Der auf der Fahrbahn liegende Fahrzeugteil sei ein solches Hindernis. Werde ein Verkehrsteilnehmer bei einer plötzlich auftretenden Gefahr zu schnellem Handeln gezwungen und treffe er unter dem Eindruck dieser Gefahr eine – rückschauend betrachtet – unrichtige Maßnahme, könne ihm dies nicht als Mitverschulden angerechnet werden.

Hierzu wurde erwo-gen:

1. Nach § 18 Abs 1 StVO hat der Lenker eines Fahrzeugs stets einen solchen Abstand vom nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug einzuhalten, dass ihm jederzeit das rechtzeitige Anhalten möglich ist, auch wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst wird.1. Nach Paragraph 18, Absatz eins, StVO hat der Lenker eines Fahrzeugs stets einen solchen Abstand vom nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug einzuhalten, dass ihm jederzeit das rechtzeitige Anhalten möglich ist, auch wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst wird.

Nach § 20 Abs 1 Satz 1 StVO hat der Lenker eines Fahrzeugs die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.Nach Paragraph 20, Absatz eins, Satz 1 StVO hat der Lenker eines Fahrzeugs die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

2. Zu Recht hat das Berufungsgericht einen Verstoß des Klägers gegen § 18 Abs 1 StVO verneint: Beim Hintereinanderfahren gemäß § 18 StVO genügt in der Regel ein dem Reaktionsweg entsprechender Sicherheitsabstand, wenn nicht besondere Umstände einen größeren Abstand geboten erscheinen lassen (Pürstl, StVO14, § 18 E 15). Bei der vom Kläger vor seinem Abbremsen eingehaltenen Geschwindigkeit von 90 km/h beträgt der Reaktionsweg etwa 25–27 m (vgl Pürstl, StVO14, § 18 E 14; derselbe aaO § 20 Anm 35). Festgestellt wurde ein Tiefenabstand von 35–40 m, der somit ausreichend war. Besondere Umstände, die einen größeren Abstand geboten erscheinen ließen, liegen bei der vorzunehmenden Ex-ante-Betrachtung nicht vor; denn der auf der Fahrbahn liegende Fahrzeugteil war nach dem Vorbringen des Klägers und dem impliziten Zugeständnis des Beklagten für den Kläger erst erkennbar, als das vor ihm fahrende Fahrzeug an diesem vorbeigefahren war oder ihn aufgewirbelt hatte.2. Zu Recht hat das Berufungsgericht einen Verstoß des Klägers gegen Paragraph 18, Absatz eins, StVO verneint: Beim Hintereinanderfahren gemäß Paragraph 18, StVO genügt in der Regel ein dem Reaktionsweg entsprechender Sicherheitsabstand, wenn nicht besondere Umstände einen größeren Abstand geboten erscheinen lassen (Pürstl, StVO14, Paragraph 18, E 15). Bei der vom Kläger vor seinem Abbremsen eingehaltenen Geschwindigkeit von 90 km/h beträgt der Reaktionsweg etwa 25–27 m vergleiche Pürstl, StVO14, Paragraph 18, E 14; derselbe aaO Paragraph 20, Anmerkung 35,). Festgestellt wurde ein Tiefenabstand von 35–40 m, der somit ausreichend war. Besondere Umstände, die einen größeren Abstand geboten erscheinen ließen, liegen bei der vorzunehmenden Ex-ante-Betrachtung nicht vor; denn der auf der Fahrbahn liegende Fahrzeugteil war nach dem Vorbringen des Klägers und dem impliziten Zugeständnis des Beklagten für den Kläger erst erkennbar, als das vor ihm fahrende Fahrzeug an diesem vorbeigefahren war oder ihn aufgewirbelt hatte.

3. Der Kläger hat aber auch gegen § 20 Abs 1 Satz 1 StVO nicht verstoßen: Der Lenker eines Kraftfahrzeuges muss zwar bei der Wahl seiner Fahrgeschwindigkeit auch solche Hindernisse in Betracht ziehen, mit denen er bei Beachtung aller gegebenen Umstände triftige Veranlassung zu rechnen hat. Er genügt aber seiner Pflicht, wenn er die Geschwindigkeit den Umständen anpasst, die ihm bei der Fahrt erkennbar werden oder mit denen er nach der Erfahrung des Lebens zu rechnen hat. Auf völlig unberechenbare Hindernisse und insbesondere auch auf Hindernisse, die auf Grund von nicht rechtzeitig erkennbaren Verkehrswidrigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer in die Fahrbahn gelangen, braucht er aber seine Geschwindigkeit nicht einzurichten (RIS-Justiz RS0074836). Im vorliegenden Fall war der vor dem Vorbeifahren des Pkw für den Kläger nicht wahrnehmbare Fahrzeugteil ein solches Hindernis, auf das er seine Fahrgeschwindigkeit konkret nicht einrichten musste.3. Der Kläger hat aber auch gegen Paragraph 20, Absatz eins, Satz 1 StVO nicht verstoßen: Der Lenker eines Kraftfahrzeuges muss zwar bei der Wahl seiner Fahrgeschwindigkeit auch solche Hindernisse in Betracht ziehen, mit denen er bei Beachtung aller gegebenen Umstände triftige Veranlassung zu rechnen hat. Er genügt aber seiner Pflicht, wenn er die Geschwindigkeit den Umständen anpasst, die ihm bei der Fahrt erkennbar werden oder mit denen er nach der Erfahrung des Lebens zu rechnen hat. Auf völlig unberechenbare Hindernisse und insbesondere auch auf Hindernisse, die auf Grund von nicht rechtzeitig erkennbaren

Verkehrswidrigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer in die Fahrbahn gelangen, braucht er aber seine Geschwindigkeit nicht einzurichten (RIS-Justiz RS0074836). Im vorliegenden Fall war der vor dem Vorbeifahren des Pkw für den Kläger nicht wahrnehmbare Fahrzeugteil ein solches Hindernis, auf das er seine Fahrgeschwindigkeit konkret nicht einrichten musste.

4. Seine Reaktion auf das Ansichtigwerden des Fahrzeugteils war zwar rückblickend objektiv falsch; bei richtiger Reaktion („dosierte Bremsung“) wäre der Unfall unterblieben. Wird aber ein Verkehrsteilnehmer bei einer plötzlich auftretenden Gefahr zu schnellem Handeln gezwungen und trifft er unter dem Eindruck dieser Gefahr eine – rückschauend betrachtet – unrichtige Maßnahme, dann kann ihm dies nach ständiger Rechtsprechung nicht als Mitverschulden angerechnet werden (RIS-Justiz RS0023292). Ein solcher Fall liegt hier vor.

5.1. Der Beklagte führt in der Revisionsbeantwortung etliche oberstgerichtliche Entscheidungen an, aus denen sich ein Mitverschulden des Klägers ergebe. Eine nähere Auseinandersetzung mit diesen Entscheidungen zeigt jedoch, dass deren Sachverhalte mit dem vorliegenden nicht hinreichend vergleichbar sind:

In 2 Ob 368/64 ZVR 1965/222 und 284 und 7 Ob 82/00k ZVR 2001/17 war für den Motorradlenker die unfallkausale Ölspur als solche (7 Ob 82/00k) oder wenigstens als Verschmutzung der Fahrbahn (2 Ob 368/64)

– im Unterschied zum vorliegenden Fall – in einem Zeitpunkt erkennbar, in dem eine Abwehrreaktion („leicht“ [2 Ob 368/64]) möglich gewesen wäre. In 2 Ob 368/64 ZVR 1965/222 und 284 und 7 Ob 82/00k ZVR 2001/17 war für den Motorradlenker die unfallkausale Ölspur als solche (7 Ob 82/00k) oder wenigstens als Verschmutzung der Fahrbahn (2 Ob 368/64), – im Unterschied zum vorliegenden Fall – in einem Zeitpunkt erkennbar, in dem eine Abwehrreaktion („leicht“ [2 Ob 368/64]) möglich gewesen wäre.

2 Ob 30/88 (2 Ob 31/88) ZVR 1989/82 ist schon deshalb mit dem vorliegenden Fall nicht vergleichbar, weil dort dem Kläger eine Reaktionsverspätung von 2 sec und eine Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 20 % zur Last fiel.

In 2 Ob 155/67 ZVR 1968/123 und 8 Ob 32/82 hätte der Lenker das Hindernis (2 Ob 155/67 ZVR 1968/123: Person; 8 Ob 32/82: Stier) auf der Fahrbahn – im Unterschied zum vorliegenden Fall – bei gehöriger Aufmerksamkeit so viel früher erkennen können, dass eine Abwehrreaktion möglich gewesen wäre (8 Ob 32/82: Reaktionsverspätung von 1,89 sec).

In 2 Ob 213/02s lag entweder eine weit überhöhte Geschwindigkeit und/oder eine verspätete Reaktion vor.

ZVR 1968/106 ist als strafgerichtliche Entscheidung, die sich mit (Mit-)Verschulden dessen, der als Motorradfahrer auf der Ölspur stürzte, nicht beschäftigte, nicht einschlägig.

5.2. Hingegen sind gerade jene Entscheidungen, in denen ein Verschulden dessen, der mit einem „Hindernis“ zusammenstieß, verneint wurde, und die der Revisionsgegner als nicht einschlägig anführt, durchaus mit dem vorliegenden Fall vergleichbar (2 Ob 276/76: nicht wahrnehmbare, weil verdeckte Fußgängerin; 8 Ob 77/83 ZVR 1984/204: nicht rechtzeitige Erkennbarkeit, dass der Erstbeklagte den Vorrang des Klägers nicht beachten werde – 0,5 sec Reaktionsverspätung des Klägers begründet gegenüber grobem Vorrangverstoß des Erstbeklagten kein Mitverschulden; ähnlich 2 Ob 101/15i: nicht rechtzeitige Erkennbarkeit der Vorrangverletzung des Unfallgegners).

6. Den Kläger trifft somit aufgrund der vorstehenden Erwägungen kein seine Ansprüche gemäß § 1304 ABGB kürzendes Mitverschulden, weshalb die Haftung des Beklagten dem Grunde nach zur Gänze auszusprechen war. 6. Den Kläger trifft somit aufgrund der vorstehenden Erwägungen kein seine Ansprüche gemäß Paragraph 1304, ABGB kürzendes Mitverschulden, weshalb die Haftung des Beklagten dem Grunde nach zur Gänze auszusprechen war.

7. Der Kostenvorbehalt für alle drei Instanzen gründet sich auf § 393 Abs 4 iVm § 52 Abs 4 ZPO (vgl M. Bydlinski in Fasching/Konecny, ZPO § 52 Rz 7). 7. Der Kostenvorbehalt für alle drei Instanzen gründet sich auf Paragraph 393, Absatz 4, in Verbindung mit Paragraph 52, Absatz 4, ZPO vergleiche M. Bydlinski in Fasching/Konecny, ZPO Paragraph 52, Rz 7).

Schlagworte

Gruppe: Verkehrsrecht, Verkehrsgesetz

Textnummer

E116230

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2016:0020OB00160.16T.1027.000

Im RIS seit

25.11.2016

Zuletzt aktualisiert am

22.02.2017

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