

TE OGH 2012/11/20 2Ob19/12a

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 20.11.2012

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden und durch die Hofräte Dr. Veith, Dr. E. Solé, Dr. Schwarzenbacher und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei F***** GmbH & Co KG, *****, vertreten durch Dr. Peter Lindinger und Dr. Andreas Pramer, Rechtsanwälte in Linz, gegen die beklagten Parteien 1. G***** S*****, und 2. W***** AG *****, beide vertreten durch Dr. Reinhart Kolarz und Mag. Rudolf Augustin, Rechtsanwälte in Stockerau, wegen 65.595,19 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 4. November 2011, GZ 16 R 202/11k-35, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichts Eisenstadt vom 30. Juni 2011, GZ 18 Cg 26/10s-31, 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 unter Einschluss der bereits rechtskräftigen Teile wie folgt zu lauten hat:

Die beklagten Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, der klagenden Partei 23.809,60 EUR samt 4 % Zinsen seit 19. 11. 2009 binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Das auf die Zahlung weiterer 41.785,59 EUR samt 4 % Zinsen seit 19. 11. 2009 gerichtete Mehrbegehren wird abgewiesen.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit 3.838,09 EUR (darin 538,88 EUR USt) bestimmten Verfahrenskosten aller drei Instanzen abzüglich anteiliger Barauslagen von 1.740,69 EUR, somit insgesamt 2.097,40 EUR binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

D***** L***** fuhr am 21. 8. 2009 mit einem auf die klagende Partei zugelassenen Sattelkraftfahrzeug auf der Landesstraße 307 von Halbtorn kommend Richtung Andau. Die 6 m breite Fahrbahn war durch eine in der Fahrbahnmitte angebrachte Leitlinie in zwei Fahrstreifen getrennt und beschrieb in Fahrtrichtung des Klagsfahrzeugs eine langgezogene Linkskurve. Die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug in diesem Bereich 70 km/h.

Der 2,5 m breite Sattelzug war mit einer 50 t schweren Brückenwaage beladen, die infolge ihrer Breite von 3,5 m die seitlichen Begrenzungen des Fahrzeugs um je 0,5 m überragte. Der Schwertransport war mit Bescheid des niederösterreichischen Landeshauptmanns vom 13. 8. 2009 im Einvernehmen mit dem burgenländischen Landeshauptmann ua unter folgenden Auflagen bewilligt worden: Die Transportabsicherung musste durch ein vereidigtes Organ der Straßenaufsicht gemäß § 97 Abs 2 StVO mit entsprechendem Begleitfahrzeug erfolgen. Die

höchste zulässige Geschwindigkeit betrug auf Autobahnen, Autostraßen und Schnellstraßen 70 km/h, auf Freilandstraßen 50 km/h und im Ortsgebiet 30 km/h. Der 2,5 m breite Sattelzug war mit einer 50 t schweren Brückenwaage beladen, die infolge ihrer Breite von 3,5 m die seitlichen Begrenzungen des Fahrzeugs um je 0,5 m überragte. Der Schwertransport war mit Bescheid des niederösterreichischen Landeshauptmanns vom 13. 8. 2009 im Einvernehmen mit dem burgenländischen Landeshauptmann ua unter folgenden Auflagen bewilligt worden: Die Transportabsicherung musste durch ein vereidigtes Organ der Straßenaufsicht gemäß Paragraph 97, Absatz 2, StVO mit entsprechendem Begleitfahrzeug erfolgen. Die höchste zulässige Geschwindigkeit betrug auf Autobahnen, Autostraßen und Schnellstraßen 70 km/h, auf Freilandstraßen 50 km/h und im Ortsgebiet 30 km/h.

G***** F*****, wurde zum Organ der Straßenaufsicht bestellt. Er lenkte das dem Sattelzug voranfahrende Begleitfahrzeug, auf dem sich eine Tafel mit dem Schriftzug „Sondertransport“ befand. Die Signaleinrichtungen, nämlich das gelbe Warnlicht im Frontbereich, das Warnschild „Andere Gefahren“ und nach links zeigende Pfeile, waren in Betrieb. Zwischen den Lenkern des Begleitfahrzeugs und des Klagsfahrzeugs bestand Funkkontakt. Der Lenker des Begleitfahrzeugs hielt eine Fahrlinie ein, bei der es die Leitlinie um rund 20 cm überragte.

Der Lenker des Klagsfahrzeugs folgte dem Begleitfahrzeug in einem Abstand von ca 120 m. Nach dem Ortsgebiet von Halbtorn beschleunigte er auf eine Geschwindigkeit von etwa 40 km/h. Der seitliche Abstand zum rechten Fahrbahnrand betrug 20 cm, jener zur Leitlinie 30 cm, sodass die Brückenwaage um rund 20 cm in die Gegenfahrbahn ragte.

Unterdessen näherten sich aus der Gegenrichtung zunächst ein Pkw und in einem Abstand von 50 m dahinter das vom Erstbeklagten gelenkte und bei der zweitbeklagten Partei haftpflichtversicherte Beklagtenfahrzeug, ein 1,98 m breiter Kastenwagen. Die Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs betrug rund 70 km/h. Der Lenker des Begleitfahrzeugs streckte zunächst dem herannahenden Pkw-Lenker einen „Anhaltestab“ aus dem Fenster entgegen, um ihm zu bedeuten, dass er anhalten solle. Der Pkw-Lenker reduzierte daraufhin seine Geschwindigkeit, fuhr an den (aus seiner Sicht) rechten Fahrbahnrand und lenkte sein Fahrzeug schließlich in eine dort einmündende Zufahrt zu einem Betriebsgelände. Auch dem Erstbeklagten hielt der Lenker des Begleitfahrzeugs den „Anhaltestab“ entgegen, was dieser jedoch nicht bemerkte. Der Erstbeklagte erschrak über die Fahrlinie des Begleitfahrzeugs, obwohl dieses für ihn schon lange vorher sichtbar gewesen war, und glaubte, er werde von der Fahrbahn abgedrängt. Er verriß das Beklagtenfahrzeug unmittelbar vor dem Begleitfahrzeug nach rechts, sodass es auf das Bankett gelangte, lenkte dann aber wieder auf die Fahrbahn zurück. Dort setzte er die Fahrt mit einem seitlichen Abstand von 20 bis 30 cm zur Leitlinie fort, wobei er auf den zu diesem Zeitpunkt noch vor ihm befindlichen Pkw aufschloss und seine Geschwindigkeit auf 30 bis 40 km/h verminderte. In einer Entfernung von 100 m nahm er erstmals auch das Klagsfahrzeug wahr, ohne aber auf dieses zu reagieren. Erst unmittelbar vor dem Passieren des Klagsfahrzeugs lenkte er das Beklagtenfahrzeug an den rechten Fahrbahnrand, wo er es schließlich zum Stillstand brachte.

Der Lenker des Klagsfahrzeugs hatte das Beklagtenfahrzeug erstmals wahrgenommen, als es sich in einer Entfernung von 120 m zu ihm befand. Zu diesem Zeitpunkt hielt das Beklagtenfahrzeug bereits die beschriebene Fahrlinie (20 bis 30 cm Seitenabstand zur Leitlinie) ein. Als das diese Fahrlinie noch immer beibehaltende Beklagtenfahrzeug ca 40 m entfernt war, leitete der Lenker des Klagsfahrzeugs eine Vollbremsung ein, weil ihm eine Vorbeifahrt nicht möglich erschien. Die beiden Fahrzeuge begegneten einander ohne Kollision. Ob eine solche stattgefunden hätte, wenn der Erstbeklagte nicht unmittelbar vor dem Passieren des Klagsfahrzeugs nach rechts ausgewichen wäre, kann nicht festgestellt werden. Jedenfalls wäre eine solche Kollision nur „hauchdünn“ unterblieben.

Infolge der Vollbremsung des Klagsfahrzeugs geriet die Brückenwaage ins Rutschen, wodurch sowohl diese als auch das Zugfahrzeug und der Anhänger beschädigt wurden. Bei einer „normalen“ Betriebsbremsung mit einer Verzögerung von 3 m/sec^2 wäre die Ladung nicht verrutscht. Hätte der Lenker des Klagsfahrzeugs bei erster Sicht auf das Beklagtenfahrzeug (120 m Entfernung), spätestens jedoch bei einer Entfernung von 70 m eine normale Betriebsbremsung durchgeführt, hätte er das Klagsfahrzeug an derselben Stelle zum Stillstand bringen können, wie er dies tatsächlich mittels Vollbremsung erreichte.

Die Brückenwaage war mit zwei Auflagen und einem „Verzurrungspunkt“ gesichert. Auf allen reibungsrelevanten Flächen waren Antirutschmatten mit einem üblichen Reibwert aufgelegt. Die Ladungssicherung hielt der Notbremsung nicht stand, weil sie nicht den „vorliegenden Richtlinien und Normen“ entsprach. Die Anzahl der Verzurrungen war

nicht ausreichend. Wäre die Brückenwaage ordnungsgemäß gesichert gewesen, wäre die Ladung bis zu einer Bremsverzögerung von 7,9 m/sec² nicht verrutscht. Im vorliegenden Fall wurde eine Bremsverzögerung von 6 bis 6,5 m/sec² erreicht.

Aufgrund der Schäden war eine Weiterfahrt des Klagsfahrzeugs nicht möglich. Die Brückenwaage musste mit zwei Mobilkränen auf einen Tieflader geladen werden. Das beschädigte Klagsfahrzeug wurde mit einem weiteren Tieflader in die betriebseigene Werkstätte der klagenden Partei gebracht. Die Bergungskosten betrugen 8.362,50 EUR. Der Aufwand an Reparaturkosten belief sich für das Zugfahrzeug auf 30.509,73 EUR, für den Anhänger auf 8.496,96 EUR. Die Reparatur nahm inklusive Transport 21 Arbeitstage in Anspruch. Während dieser Zeit war das Klagsfahrzeug nicht einsetzbar. Die anfallenden Aufträge wurden jedoch mit einem anderen Lkw durchgeführt, der von einer anderen Niederlassung der klagenden Partei angemietet worden war (jede Niederlassung der klagenden Partei hat eine eigene „Kostenstelle“). Die Kosten für die Aufnahme des Unfalls betrugen 36 EUR. Der klagenden Partei entstanden weiters pauschale Unkosten von 250 EUR.

Die klagende Partei begehrte mit der am 7. 4. 2010 beim Erstgericht eingebrachten Klage von den beklagten Parteien 65.595,19 EUR sA an Schadenersatz. Das Klagebegehren umfasste neben den Bergungs- und Reparaturkosten, den Kosten der Unfallaufnahme und den pauschalen Unkosten einen Verdienstentgang von 17.940 EUR. Die klagende Partei brachte vor, der Erstbeklagte habe das Haltezeichen des Transportbegleiters ignoriert und versucht, den vor ihm fahrenden Pkw zu überholen. Er habe dieses Manöver zwar wieder abgebrochen, den Lenker des Klagsfahrzeugs durch sein Fahrverhalten aber dennoch zu einer Notbremsung gezwungen und den dadurch eingetretenen Schaden schuldhaft verursacht. Während der Reparaturzeit von 26 Tagen seien die Fahrzeuge der klagenden Partei nicht einsetzbar gewesen, wobei eine tägliche Einsatzzeit von 10 Stunden realistisch gewesen sei. Bei einem erzielbaren Verdienst von 115 EUR pro Stunde abzüglich einer Ersparnis von 40 % ergebe sich der geltend gemachte Verdienstentgang.

Die beklagten Parteien bestritten ein schuldhaftes Fehlverhalten des Erstbeklagten. Die klagende Partei habe den Schaden selbst zu verantworten. Das Ladegut sei nicht ordnungsgemäß gesichert gewesen, der Lenker des Klagsfahrzeugs habe auf das vor ihm befindliche Verkehrsgeschehen verspätet und ohne Notwendigkeit mit einer Notbremsung reagiert. Gegen die Höhe des Anspruchs wandten die beklagten Parteien ua die Verletzung der Schadensminderungspflicht ein.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren im Umfang von 11.904,80 EUR sA statt und wies das Mehrbegehren von 53.690,39 EUR sA ab.

Es stützte sich auf den eingangs zusammengefasst wiedergegebenen Sachverhalt und erörterte rechtlich, der Erstbeklagte habe die Hinweise auf den Schwertransport missachtet und die Anweisungen des Transportbegleiters nicht befolgt. Sein Verhalten sei für die Notbremsung des Lenkers des Klagsfahrzeugs (mit-)ursächlich gewesen. Da er die gehörige Sorgfalt außer Acht gelassen habe, sei ihm „zumindest“ Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Den Lenker des Klagsfahrzeugs treffe jedoch ein erhebliches Mitverschulden, weil die Ladung entgegen § 101 Abs 1 lit e KFG nicht ordnungsgemäß gesichert gewesen sei. Außerdem habe er verspätet auf die bereits länger erkennbare Gefahr reagiert. Schon die nicht ausreichende Sicherung der Ladung begründe ein Mitverschulden im Ausmaß von 50 %, die beiderseitigen Fahrfehler wären gleich zu gewichten. Insgesamt sei der klagenden Partei daher ein Mitverschulden von 75 % zuzurechnen. Die aus den Bergungs- und Reparaturkosten sowie den pauschalen Unkosten zusammengesetzte Schadenssumme betrage 47.619,19 EUR, hievon stünden der klagenden Partei 25 %, dies seien 11.904,80 EUR zu. Nicht zu berücksichtigen seien die Kosten der Unfallaufnahme und der geltend gemachte Verdienstentgang. Ein solcher sei nicht eingetreten, weil die Aufträge mit einem angemieteten Lkw durchgeführt worden seien. Den Ersatz von Mietkosten habe die klagende Partei aber nicht begehrt. Es stützte sich auf den eingangs zusammengefasst wiedergegebenen Sachverhalt und erörterte rechtlich, der Erstbeklagte habe die Hinweise auf den Schwertransport missachtet und die Anweisungen des Transportbegleiters nicht befolgt. Sein Verhalten sei für die Notbremsung des Lenkers des Klagsfahrzeugs (mit-)ursächlich gewesen. Da er die gehörige Sorgfalt außer Acht gelassen habe, sei ihm „zumindest“ Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Den Lenker des Klagsfahrzeugs treffe jedoch ein erhebliches Mitverschulden, weil die Ladung entgegen Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG nicht ordnungsgemäß gesichert gewesen sei. Außerdem habe er verspätet auf die bereits länger erkennbare Gefahr reagiert. Schon die nicht ausreichende Sicherung der Ladung begründe ein Mitverschulden im Ausmaß von 50 %, die beiderseitigen Fahrfehler wären gleich zu gewichten. Insgesamt sei der klagenden Partei daher ein Mitverschulden von 75 % zuzurechnen. Die aus den

Bergungs- und Reparaturkosten sowie den pauschalen Unkosten zusammengesetzte Schadenssumme betrage 47.619,19 EUR, hievon stünden der klagenden Partei 25 %, dies seien 11.904,80 EUR zu. Nicht zu berücksichtigen seien die Kosten der Unfallaufnahme und der geltend gemachte Verdienstentgang. Ein solcher sei nicht eingetreten, weil die Aufträge mit einem angemieteten Lkw durchgeführt worden seien. Den Ersatz von Mietkosten habe die klagende Partei aber nicht begehrt.

Dieses Urteil erwuchs in seinem stattgebenden Teil und im Umfang der Abweisung eines Teilbegehrens von 34.540,59 EUR sA in Rechtskraft.

Das von der klagenden Partei im Übrigen, dh hinsichtlich der Abweisung weiterer 19.149,80 EUR sA angerufene Berufungsgericht bestätigte die erstinstanzliche Entscheidung und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei.

Es führte aus, die mangelhafte Sicherung der Ladung begründe einen „eigenen“ Sorgfaltsverstoß, der unabhängig von der nicht notwendigen Notbremsung und der Reaktionsverspätung des Lenkers des Klagsfahrzeugs zu sehen sei. Gemäß § 101 Abs 1 lit e KFG sei die Ladung so zu sichern, dass sie den im „normalen Fahrbetrieb“ auftretenden Kräften standhalte. Der „normale Fahrbetrieb“ umfasse auch eine Vollbremsung. Die Ladungssicherung müsse nur nicht derart dimensioniert werden, dass auch massive Krafteinwirkungen aufgenommen werden, wie sie etwa bei Kollisionen vorkommen könnten. Nach den Feststellungen müsse aber eine Bremsverzögerung bis zu $7,9 \text{ m/sec}^2$ ohne Verrutschen der Ladung möglich sein. Aus dem Gesetz sei nicht abzuleiten, dass bei einem Schwertransport andere (weniger strenge) Maßstäbe angelegt werden müssten. Da das Verrutschen der schweren Brückenwaage ein hohes Gefährdungspotential in sich berge, sei die nicht ausreichende Sicherung der Ladung als grobes Fehlverhalten zu werten. Für den Lenker des Klagsfahrzeugs sei überdies erkennbar gewesen, dass der Erstbeklagte ungeachtet der Zeichen des Transportbegleiters seine Fahrlinie beibehalten habe. Er hätte diese unklare Verkehrslage im bedenklichen Sinn auslegen und sofort seine Geschwindigkeit verringern müssen. Die vom Erstgericht vorgenommene Verschuldensteilung sei unter diesen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden. Es führte aus, die mangelhafte Sicherung der Ladung begründe einen „eigenen“ Sorgfaltsverstoß, der unabhängig von der nicht notwendigen Notbremsung und der Reaktionsverspätung des Lenkers des Klagsfahrzeugs zu sehen sei. Gemäß Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG sei die Ladung so zu sichern, dass sie den im „normalen Fahrbetrieb“ auftretenden Kräften standhalte. Der „normale Fahrbetrieb“ umfasse auch eine Vollbremsung. Die Ladungssicherung müsse nur nicht derart dimensioniert werden, dass auch massive Krafteinwirkungen aufgenommen werden, wie sie etwa bei Kollisionen vorkommen könnten. Nach den Feststellungen müsse aber eine Bremsverzögerung bis zu $7,9 \text{ m/sec}^2$ ohne Verrutschen der Ladung möglich sein. Aus dem Gesetz sei nicht abzuleiten, dass bei einem Schwertransport andere (weniger strenge) Maßstäbe angelegt werden müssten. Da das Verrutschen der schweren Brückenwaage ein hohes Gefährdungspotential in sich berge, sei die nicht ausreichende Sicherung der Ladung als grobes Fehlverhalten zu werten. Für den Lenker des Klagsfahrzeugs sei überdies erkennbar gewesen, dass der Erstbeklagte ungeachtet der Zeichen des Transportbegleiters seine Fahrlinie beibehalten habe. Er hätte diese unklare Verkehrslage im bedenklichen Sinn auslegen und sofort seine Geschwindigkeit verringern müssen. Die vom Erstgericht vorgenommene Verschuldensteilung sei unter diesen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden.

Soweit sich die klagende Partei gegen den Nichtzuspruch des behaupteten Verdienstentgangs wende, sei ihr zu entgegen, dass ihr nach den Feststellungen ein solcher nicht entstanden sei. Sonstige Aufwendungen für einen Mietwagen habe die klagende Partei nicht geltend gemacht.

Die ordentliche Revision sei zulässig, weil es an einer Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs zu einem Sorgfaltsverstoß nach § 101 Abs 1 lit e KFG fehle. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil es an einer Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs zu einem Sorgfaltsverstoß nach Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG fehle.

Gegen dieses Berufungsurteil richtet sich die Revision der klagenden Partei wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung im Sinne der Stattgebung des Klagebegehrens im Umfang von insgesamt 31.054,60 EUR sA abzuändern.

Die beklagten Parteien beantragen in ihrer Revisionsbeantwortung der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zulässig. Sie ist auch teilweise berechtigt.

Die klagende Partei strebt eine gleichteilige Verschuldensteilung an. Sie macht geltend, das Berufungsgericht habe Verschuldensquoten schlichtweg addiert. Es sei jedoch eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen, bei der auch das schwere Verschulden des Erstbeklagten, der die Warnhinweise und die Anordnung eines Organs der Straßenaufsicht missachtet habe, zu berücksichtigen sei. Auch der geltend gemachte Verdienstentgang hätte bei der Schadensberechnung für die festgestellte Ausfallzeit von 21 Tagen im Betrag von 14.490 EUR in Ansatz gebracht werden müssen. Der Umstand, dass bei einer anderen Niederlassung der klagenden Partei ein Ersatzfahrzeug angemietet wurde, ändere nichts an der Tatsache, dass der klagenden Partei während der Reparaturdauer ein Fahrzeug weniger zur Verfügung gestanden sei. Es hätten daher Feststellungen über die fiktiven Einsatzzeiten des beschädigten Fahrzeugs und den dabei erzielbaren Verdienst getroffen werden müssen.

Hierzu wurde erwogen:

I. Zum Grund des Anspruchs:römisch eins. Zum Grund des Anspruchs:

1. Zum Fehlverhalten des Erstbeklagten:

1.1 Vorauszuschicken ist, dass die Fahrt des Klagsfahrzeugs im Rahmen der behördlich erteilten Transportbewilligung erfolgte und die im Bescheid vorgesehenen Auflagen eingehalten worden sind (vgl § 101 Abs 5 und § 104 Abs 9 KFG). Zu diesen Auflagen gehörte die Transportbegleitung (§ 96 Abs 6 StVO) durch ein vereidigtes Organ der Straßenaufsicht iSd § 97 Abs 2 StVO. Dieses Organ war gemäß § 97 Abs 4 StVO unter den gegebenen Umständen befugt, einzelnen Straßenbenützern für den Einzelfall Anordnungen für die Benützung der Straße zu erteilen, und zwar auch solche, die von den sonstigen diesbezüglichen Bestimmungen abweichen (zu dieser Anordnungsbefugnis vgl bereits 2 Ob 112/09y). Es handelt sich um Maßnahmen außerhalb der Verkehrsregelung, die nur nach Maßgabe der Verkehrserfordernisse und jedem Straßenbenützer einzeln zu erteilen sind (Pürstl, StVO13 § 97 Anm 10). Eine solche Anordnung (Weisung) kann etwa dahin lauten, dass an einer bestimmten Stelle zu halten oder einem Schwerfahrzeug Platz zu machen ist, wobei die Anordnung mit Hilfe allgemein verständlicher Zeichen gegeben werden muss (Dittrich/Stolzlechner, StVO³ § 97 Rz 22).1.1 Vorauszuschicken ist, dass die Fahrt des Klagsfahrzeugs im Rahmen der behördlich erteilten Transportbewilligung erfolgte und die im Bescheid vorgesehenen Auflagen eingehalten worden sind vergleiche Paragraph 101, Absatz 5 und Paragraph 104, Absatz 9, KFG). Zu diesen Auflagen gehörte die Transportbegleitung (Paragraph 96, Absatz 6, StVO) durch ein vereidigtes Organ der Straßenaufsicht iSd Paragraph 97, Absatz 2, StVO. Dieses Organ war gemäß Paragraph 97, Absatz 4, StVO unter den gegebenen Umständen befugt, einzelnen Straßenbenützern für den Einzelfall Anordnungen für die Benützung der Straße zu erteilen, und zwar auch solche, die von den sonstigen diesbezüglichen Bestimmungen abweichen (zu dieser Anordnungsbefugnis vergleiche bereits 2 Ob 112/09y). Es handelt sich um Maßnahmen außerhalb der Verkehrsregelung, die nur nach Maßgabe der Verkehrserfordernisse und jedem Straßenbenützer einzeln zu erteilen sind (Pürstl, StVO13 Paragraph 97, Anmerkung 10,). Eine solche Anordnung (Weisung) kann etwa dahin lauten, dass an einer bestimmten Stelle zu halten oder einem Schwerfahrzeug Platz zu machen ist, wobei die Anordnung mit Hilfe allgemein verständlicher Zeichen gegeben werden muss (Dittrich/Stolzlechner, StVO³ Paragraph 97, Rz 22).

Bei dieser Bestimmung handelt es sich um eine Schutznorm iSd§ 1311 ABGB, die ganz allgemein die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bezweckt. Ihr Schutzzweck erfasst jedenfalls die Verhütung jener Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer, deren Hintanhaltung die Anordnung des Organs der Straßenaufsicht dienen soll.Bei dieser Bestimmung handelt es sich um eine Schutznorm iSd Paragraph 1311, ABGB, die ganz allgemein die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bezweckt. Ihr Schutzzweck erfasst jedenfalls die Verhütung jener Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer, deren Hintanhaltung die Anordnung des Organs der Straßenaufsicht dienen soll.

Obwohl das Begleitfahrzeug für den Erstbeklagten schon von Weitem erkennbar war, erschrak er letztlich über dessen (unveränderte) Fahrlinie so sehr, dass er sein Fahrzeug nach rechts verriss. Dabei übersah er den ihm vom Straßenaufsichtsorgan aus dem Begleitfahrzeug entgegengestreckten „Anhaltetestab“, mit dem ihm die Anordnung anzuhalten erteilt worden war. Indem der Erstbeklagte seine Fahrt fortsetzte, verstieß er objektiv gegen die Schutznorm des § 97 Abs 4 StVO. Den ihnen obliegenden Beweis, dass dieses Zeichen für den Erstbeklagten bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht erkennbar oder dass die Bedeutung des Zeichens unverständlich gewesen wäre und es ihm daher am Verschulden mangle (vgl RIS-Justiz RS0112234), haben die beklagten Parteien nicht erbrachtObwohl das Begleitfahrzeug für den Erstbeklagten schon von Weitem erkennbar war, erschrak er letztlich über dessen (unveränderte) Fahrlinie so sehr, dass er sein Fahrzeug nach rechts verriss. Dabei übersah er den ihm vom

Straßenaufsichtsorgan aus dem Begleitfahrzeug entgegengestreckten „Anhaltetestab“, mit dem ihm die Anordnung anzuhalten erteilt worden war. Indem der Erstbeklagte seine Fahrt fortsetzte, verstieß er objektiv gegen die Schutznorm des Paragraph 97, Absatz 4, StVO. Den ihnen obliegenden Beweis, dass dieses Zeichen für den Erstbeklagten bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht erkennbar oder dass die Bedeutung des Zeichens unverständlich gewesen wäre und es ihm daher am Verschulden mangle vergleiche RIS-Justiz RS0112234), haben die beklagten Parteien nicht erbracht.

1.2 Der Erstbeklagte hat aber nicht nur das Anhaltezeichen, sondern auch alle sonstigen Warnhinweise des Transportbegleiters ignoriert, etwa das am Begleitfahrzeug angebrachte Gefahrenzeichen nach § 50 Z 16 StVO („Andere Gefahren“). Gefahrenzeichen kündigen an, dass sich in der jeweiligen Fahrtrichtung Gefahrenstellen befinden. Sie verpflichten den Kraftfahrer zu einer erhöhten Reaktionsbereitschaft; im Übrigen hat sich sein Verhalten nach den Besonderheiten der angekündigten Gefahr zu richten (2 Ob 112/11a mwN; RIS-Justiz RS0074786, RS0075436). 1.2 Der Erstbeklagte hat aber nicht nur das Anhaltezeichen, sondern auch alle sonstigen Warnhinweise des Transportbegleiters ignoriert, etwa das am Begleitfahrzeug angebrachte Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, Ziffer 16, StVO („Andere Gefahren“). Gefahrenzeichen kündigen an, dass sich in der jeweiligen Fahrtrichtung Gefahrenstellen befinden. Sie verpflichten den Kraftfahrer zu einer erhöhten Reaktionsbereitschaft; im Übrigen hat sich sein Verhalten nach den Besonderheiten der angekündigten Gefahr zu richten (2 Ob 112/11a mwN; RIS-Justiz RS0074786, RS0075436).

Das Gefahrenzeichen nach § 50 Z 16 StVO verpflichtet grundsätzlich zur Anpassung an die angekündigte Gefahr, hier also an den „Sondertransport“. Auch bei dieser Norm handelt es sich um ein Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB, dessen Schutzzweck auf die Verhinderung von Schäden, die aus der angekündigten Gefahr resultieren könnten, gerichtet ist (vgl 2 Ob 137/89 mwN). Ungeachtet des von ihm übersehenen „Anhaltetestabs“ wäre der Erstbeklagte verpflichtet gewesen, sein Fahrverhalten auf die Begegnung mit dem Klagsfahrzeug (dessen Überbreite - wie sich aus den im Akt liegenden Lichtbildern ergibt - ebenfalls bescheidgemäß gekennzeichnet war) auszurichten. Im Zusammenhalt mit den weiteren Warnsignalen am Begleitfahrzeug, insbesondere den an den Fahrbahnrand weisenden Pfeilen, wäre er zumindest dazu verhalten gewesen, so weit als möglich rechts zu fahren. Statt dessen hielt er nach dem Passieren des Begleitfahrzeugs einen Seitenabstand zur Fahrbahnmitte von lediglich 20 bis 30 cm ein, während sein Abstand zum rechten Fahrbahnrand immerhin 70 bis 80 cm betrug. Er befand sich damit auf „Kollisionskurs“ mit dem Klagsfahrzeug und wich diesem erst im letzten Moment aus. Auch dieses Fahrverhalten begründet den Schuldvorwurf gegen den Erstbeklagten, der nur mit einem groben Aufmerksamkeitsmangel erklärbar ist. Das Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, Ziffer 16, StVO verpflichtet grundsätzlich zur Anpassung an die angekündigte Gefahr, hier also an den „Sondertransport“. Auch bei dieser Norm handelt es sich um ein Schutzgesetz iSd Paragraph 1311, ABGB, dessen Schutzzweck auf die Verhinderung von Schäden, die aus der angekündigten Gefahr resultieren könnten, gerichtet ist (vergleiche 2 Ob 137/89 mwN). Ungeachtet des von ihm übersehenen „Anhaltetestabs“ wäre der Erstbeklagte verpflichtet gewesen, sein Fahrverhalten auf die Begegnung mit dem Klagsfahrzeug (dessen Überbreite - wie sich aus den im Akt liegenden Lichtbildern ergibt - ebenfalls bescheidgemäß gekennzeichnet war) auszurichten. Im Zusammenhalt mit den weiteren Warnsignalen am Begleitfahrzeug, insbesondere den an den Fahrbahnrand weisenden Pfeilen, wäre er zumindest dazu verhalten gewesen, so weit als möglich rechts zu fahren. Statt dessen hielt er nach dem Passieren des Begleitfahrzeugs einen Seitenabstand zur Fahrbahnmitte von lediglich 20 bis 30 cm ein, während sein Abstand zum rechten Fahrbahnrand immerhin 70 bis 80 cm betrug. Er befand sich damit auf „Kollisionskurs“ mit dem Klagsfahrzeug und wich diesem erst im letzten Moment aus. Auch dieses Fahrverhalten begründet den Schuldvorwurf gegen den Erstbeklagten, der nur mit einem groben Aufmerksamkeitsmangel erklärbar ist.

2. Zum Fehlverhalten des Lenkers des Klagsfahrzeugs:

2.1 Wie schon das Berufungsgericht richtig betonte, konnte dem Lenker des Klagsfahrzeugs nicht verborgen geblieben sein, dass der entgegenkommende Erstbeklagte sowohl den „Anhaltetestab“ als auch die Warnhinweise des Transportbegleiters nicht in der gebotenen Weise beachtete. Insbesondere die nach dem Passieren des Begleitfahrzeugs eingehaltene Fahrlinie des Beklagtenfahrzeugs nahe der Fahrbahnmitte führte zu einer unklaren Verkehrslage, die der Lenker des Klagsfahrzeugs in bedenklichem Sinn auszulegen gehabt hätte und der er durch eine sofortige Verminderung seiner eigenen Fahrgeschwindigkeit Rechnung tragen hätte müssen (vgl RIS-Justiz RS0073128, RS0073513, RS0074601). 2.1 Wie schon das Berufungsgericht richtig betonte, konnte dem Lenker des Klagsfahrzeugs nicht verborgen geblieben sein, dass der entgegenkommende Erstbeklagte sowohl den „Anhaltetestab“ als auch die Warnhinweise des Transportbegleiters nicht in der gebotenen Weise beachtete. Insbesondere die nach dem Passieren

des Begleitfahrzeugs eingehaltene Fahrlinie des Beklagtenfahrzeugs nahe der Fahrbahnmitte führte zu einer unklaren Verkehrslage, die der Lenker des Klagsfahrzeugs in bedenklichem Sinn auszulegen gehabt hätte und der er durch eine sofortige Verminderung seiner eigenen Fahrgeschwindigkeit Rechnung tragen hätte müssen (vergleiche RIS-Justiz RS0073128, RS0073513, RS0074601).

Der in der Revision vertretene Ansicht der klagenden Partei, die Situation habe sich für ihren Lenker angesichts des dem 120 m entfernten Erstbeklagten noch zur Verfügung stehenden Anhaltewegs als „völlig unauffällig“ dargestellt, ist nicht beizupflichten. Der Vertrauensgrundsatz kommt demjenigen nicht zugute, der das unrichtige oder zumindest bedenkliche Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers rechtzeitig erkennen hätte können (2 Ob 278/06f mwN; RIS-Justiz RS0073429).

Hätte der Lenker des Klagsfahrzeugs auf die bedenkliche Verkehrslage zeitgerecht durch eine „normale“ Betriebsbremsung reagiert, wäre die schadensstiftende Notbremsung nicht notwendig gewesen. Zutreffend haben daher die Vorinstanzen die verspätete Reaktion auf das herannahende Beklagtenfahrzeug als für den Schaden mitursächliches Element, des der klagenden Partei zuzurechnenden Mitverschuldens ihres Lenkers qualifiziert.

2.2 Gemäß § 102 Abs 1 erster Halbsatz KFG darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen. Vorschriften über die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern finden sich insbesondere in § 101 KFG sowie in § 59 KDV. 2.2 Gemäß Paragraph 102, Absatz eins, erster Halbsatz KFG darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen. Vorschriften über die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern finden sich insbesondere in Paragraph 101, KFG sowie in Paragraph 59, KDV.

2.2.1 Die mit der 22. KFG-Novelle, BGBl I 2003/60, in § 101 Abs 1 KFG neu eingefügte lit e, in welcher nunmehr die Verwahrung und Sicherung der Ladung auf Kraftfahrzeugen geregelt ist, gilt als lex specialis zu § 61 StVO (2 Ob 99/06g; Pürstl aaO § 61 Anm 1; Grundtner/Pürstl, KFG8 § 101 Anm 1; auch Winkelbauer/Erenli, Ladungssicherung, ZVR 2009, 67). Z zufolge Satz 1 dieser Bestimmung ist die Ladung auf dem Fahrzeug so zu verwahren oder durch geeignete Mittel zu sichern, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhält und der sichere Betrieb des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Es folgen nähere Regelungen; genaue technische Angaben, wie eine ordnungsgemäße Ladungssicherung zu erfolgen hat, enthält aber auch diese Bestimmung nicht (Winkelbauer/Erenli aaO 68). 2.2.1 Die mit der 22. KFG-Novelle, BGBl I 2003/60, in Paragraph 101, Absatz eins, KFG neu eingefügte Litera e,, in welcher nunmehr die Verwahrung und Sicherung der Ladung auf Kraftfahrzeugen geregelt ist, gilt als lex specialis zu Paragraph 61, StVO (2 Ob 99/06g; Pürstl aaO Paragraph 61, Anmerkung eins, ; Grundtner/Pürstl, KFG8 Paragraph 101, Anmerkung eins, ; auch Winkelbauer/Erenli, Ladungssicherung, ZVR 2009, 67). Z zufolge Satz 1 dieser Bestimmung ist die Ladung auf dem Fahrzeug so zu verwahren oder durch geeignete Mittel zu sichern, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhält und der sichere Betrieb des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Es folgen nähere Regelungen; genaue technische Angaben, wie eine ordnungsgemäße Ladungssicherung zu erfolgen hat, enthält aber auch diese Bestimmung nicht (Winkelbauer/Erenli aaO 68).

Die Gesetzesmaterialien (ErläutRV 23 BlgNR XXII. GP) geben keine Auskunft darüber, was unter einem „normalen Fahrbetrieb“ zu verstehen ist. Das Berufungsgericht vertrat die Ansicht, dass dieser auch eine Voll- bzw Notbremsung umfasst. Diese Rechtsansicht korrespondiert zunächst mit jener, die - im Zusammenhang mit der Abgrenzung von gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr - eine „spurhaltende Vollbremsung“ dem „normalen Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs zurechnet (2 Ob 45/88; vgl Schauer in Schwimann, ABGB³ VII § 9 EKHG Rz 49; Fucik/Hartl/Schlosser, Verkehrsunfall² VI Rz 222). In der zu § 61 StVO ergangenen Entscheidung 2 Ob 147/82 (ZVR 1983/236) wurde zudem bereits festgehalten, dass bei der Befestigung des Ladeguts mit der Möglichkeit eines „jähren Abbremsens“ aufgrund des verkehrswidrigen Verhaltens eines Dritten gerechnet werden muss. Auch nach der Rechtsprechung in Deutschland gilt die Beladung nur als verkehrssicher, wenn sie auch der durch einen Dritten ausgelösten Notbremsung standhält, was seit der ÄnderungsVO vom 22. 12. 2005 nunmehr auch im Gesetzestext des § 22 Abs 1 dStVO ausdrücklich klargestellt ist (Zieres in Geigel, Der Haftpflichtprozess 26 Kap. 27 Rn 566). Die Gesetzesmaterialien (ErläutRV 23 BlgNR römisch 22 . Gesetzgebungsperiode geben keine Auskunft darüber, was unter einem „normalen Fahrbetrieb“ zu

verstehen ist. Das Berufungsgericht vertrat die Ansicht, dass dieser auch eine Voll- bzw Notbremsung umfasst. Diese Rechtsansicht korrespondiert zunächst mit jener, die - im Zusammenhang mit der Abgrenzung von gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr - eine „spurhaltende Vollbremsung“ dem „normalen Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs zurechnet (2 Ob 45/88; vergleiche Schauer in Schwimann, ABGB³ römisch sieben Paragraph 9, EKHG Rz 49; Fucik/Hartl/Schlosser, Verkehrsunfall² römisch sechs Rz 222). In der zu Paragraph 61, StVO ergangenen Entscheidung 2 Ob 147/82 (ZVR 1983/236) wurde zudem bereits festgehalten, dass bei der Befestigung des Ladeguts mit der Möglichkeit eines „jähren Abbremsens“ aufgrund des verkehrswidrigen Verhaltens eines Dritten gerechnet werden muss. Auch nach der Rechtsprechung in Deutschland gilt die Beladung nur als verkehrssicher, wenn sie auch der durch einen Dritten ausgelösten Notbremsung standhält, was seit der ÄnderungsVO vom 22. 12. 2005 nunmehr auch im Gesetzestext des Paragraph 22, Absatz eins, dStVO ausdrücklich klargestellt ist (Zieres in Geigel, Der Haftpflichtprozess²⁶ Kap. 27 Rn 566).

Vor diesem Hintergrund schließt sich der erkennende Senat der Auffassung des Berufungsgerichts insoweit an, als jedenfalls eine - hier vorliegende - „spurhaltende Vollbremsung“ (ohne anschließende Schleuderbewegungen) zum „normalen Fahrbetrieb“ iSd § 101 Abs 1 lit e KFG zu zählen ist. Daraus folgt, dass die Beladung den bei einer solchen Bremsung auftretenden Kräften standhalten muss. Vor diesem Hintergrund schließt sich der erkennende Senat der Auffassung des Berufungsgerichts insoweit an, als jedenfalls eine - hier vorliegende - „spurhaltende Vollbremsung“ (ohne anschließende Schleuderbewegungen) zum „normalen Fahrbetrieb“ iSd Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG zu zählen ist. Daraus folgt, dass die Beladung den bei einer solchen Bremsung auftretenden Kräften standhalten muss.

2.2.2 Die Bestimmungen über die verkehrssichere Verwahrung der Ladung sind Schutznormen iSd§ 1311 ABGB, deren (primärer) Schutzzweck auf die Vermeidung einer Schädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gerichtet ist (2 Ob 99/06g; vgl RIS-Justiz RS0027579, RS0027767; auch RS0027402 [§ 102 f KFG]). 2.2.2 Die Bestimmungen über die verkehrssichere Verwahrung der Ladung sind Schutznormen iSd Paragraph 1311, ABGB, deren (primärer) Schutzzweck auf die Vermeidung einer Schädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gerichtet ist (2 Ob 99/06g; vergleiche RIS-Justiz RS0027579, RS0027767; auch RS0027402 [§ 102 f KFG]).

Nach den Feststellungen ist davon auszugehen, dass die Verwahrung der Ladung auf dem Klagsfahrzeug nicht den Erfordernissen des § 101 Abs 1 lit e KFG entsprach. Ehe der klagenden Partei die Verletzung des Schutzgesetzes als Mitverschulden angelastet werden kann, ist danach zu fragen, ob die übertretene Norm ein Schadensereignis wie das eingetretene verhindern wollte, ob also ein „Mitverschuldenszusammenhang“ besteht (Reischauer in Rummel, ABGB³ II/2a § 1304 Rz 3). Dies ist zu bejahen, soll doch die Ladung so verwahrt und gesichert sein, dass „niemand“ gefährdet wird (so auch die Formulierung in § 61 StVO). Dieser Gefährdungsschutz ist umfassend zu verstehen (vgl Dittrich/Stolzlechner aaO § 61 Rz 4). Mag er daher in erster Linie den Schutz anderer Verkehrsteilnehmer bezwecken, so sind dennoch auch die eigenen absoluten Rechtsgüter des Geschädigten von ihm umfasst (zur - insoweit abweichenden - Rechtslage in Deutschland vgl Zieres aaO Rn 561). Das bedeutet, dass der klagenden Partei die Verletzung der Schutznorm durch ihren Lenker als Mitverschulden zuzurechnen ist. Nach den Feststellungen ist davon auszugehen, dass die Verwahrung der Ladung auf dem Klagsfahrzeug nicht den Erfordernissen des Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG entsprach. Ehe der klagenden Partei die Verletzung des Schutzgesetzes als Mitverschulden angelastet werden kann, ist danach zu fragen, ob die übertretene Norm ein Schadensereignis wie das eingetretene verhindern wollte, ob also ein „Mitverschuldenszusammenhang“ besteht (Reischauer in Rummel, ABGB³ II/2a Paragraph 1304, Rz 3). Dies ist zu bejahen, soll doch die Ladung so verwahrt und gesichert sein, dass „niemand“ gefährdet wird (so auch die Formulierung in Paragraph 61, StVO). Dieser Gefährdungsschutz ist umfassend zu verstehen vergleiche Dittrich/Stolzlechner aaO Paragraph 61, Rz 4). Mag er daher in erster Linie den Schutz anderer Verkehrsteilnehmer bezwecken, so sind dennoch auch die eigenen absoluten Rechtsgüter des Geschädigten von ihm umfasst (zur - insoweit abweichenden - Rechtslage in Deutschland vergleiche Zieres aaO Rn 561). Das bedeutet, dass der klagenden Partei die Verletzung der Schutznorm durch ihren Lenker als Mitverschulden zuzurechnen ist.

2.2.3 Die klagende Partei ist der Auffassung, dass die bei einem behördlich genehmigten Sondertransport vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen gerade das Erfordernis einer Notbremsung vermeiden sollten. Aus diesem Grund sei die Wahrscheinlichkeit einer Vollbremsung ungleich geringer als bei einem anderen Kraftfahrzeug. Eine Notbremsung sei unter diesen Umständen nur „bedingt“ dem „normalen Fahrbetrieb“ zuzurechnen; das allein aufgrund des Verrutschens der Ladung angenommene Mitverschulden von 50 % sei deshalb überhöht.

Diese Argumente zielen im Ergebnis gegen die zweitinstanzliche Beurteilung des Beladungsfehlers als „grobes

Fehlverhalten“ im Sinne einer groben Fahrlässigkeit. Ein solch schweres Verschulden ist nach ständiger Rechtsprechung anzunehmen, wenn eine außergewöhnliche und auffallende Vernachlässigung einer Sorgfaltspflicht (Pflicht zur Unfallverhütung) vorliegt und der Eintritt des Schadens als wahrscheinlich und nicht bloß als möglich voraussehbar ist (2 Ob 110/12h; RIS-Justiz RS0030644). Entgegen der Auffassung der klagenden Partei kommt es dabei im vorliegenden Fall nicht auf die Wahrscheinlichkeit einer Vollbremsung an, sondern vielmehr darauf, ob bei einer Vollbremsung der Eintritt des Schadens als wahrscheinlich vorauszusetzen war.

Die Feststellungen des Erstgerichts reichen für die Annahme grober Fahrlässigkeit nicht aus. Rückschlüsse dahin, dass die Vernachlässigung der Sorgfalt bei der Beladung eine außergewöhnliche und der Schadenseintritt voraussehbar gewesen wäre, können daraus nicht gezogen werden. Der Vorwurf grober Fahrlässigkeit scheitert somit an entsprechendem Tatsachensubstrat.

3. Zur Verschuldensabwägung:

Bei der Aufteilung des Verschuldens entscheiden vor allem der Grad der Fahrlässigkeit des einzelnen Verkehrsteilnehmers, die Größe und Wahrscheinlichkeit der durch das schuldhafte Verhalten bewirkten Gefahr und die Wichtigkeit der verletzten Vorschriften für die Sicherheit des Verkehrs im Allgemeinen und im konkreten Fall (2 Ob 155/05s; 2 Ob 63/11w; RIS-Justiz RS0027389, RS0026861).

Bei Gegenüberstellung des beiderseitigen Fehlverhaltens fällt dem Erstbeklagten eine zur Verletzung mehrerer Schutznormen führende grobe Unaufmerksamkeit zur Last, durch die er eine äußerst gefährliche Verkehrssituation geschaffen hat. Dem Lenker des Klagsfahrzeugs ist hingegen die verspätete Reaktion auf die unklare Verkehrslage als Mitverschulden vorzuwerfen, vor allem aber die Verletzung der Schutznorm über die sichere Verwahrung der Ladung. Bedenkt man, dass der Erstbeklagte ein (den Unfall einleitendes) gravierendes Fehlverhalten zu verantworten hat, während sich für ein grobes Verschulden seines Kontrahenten kein Anhaltspunkt fand, erscheint der ihm von den Vorinstanzen zugemessene Verschuldensanteil von einem Viertel doch deutlich zu gering. Nach Auffassung des Senats wiegt das Verschulden des Erstbeklagten nicht weniger schwer als jenes des Lenkers des Klagsfahrzeugs. Dem ist durch die in der Revision angestrebte Schadensteilung im Verhältnis von 1 : 1 Rechnung zu tragen.

II. Zum geltend gemachten Verdienstentgangrömisich zwei. Zum geltend gemachten Verdienstentgang:

1. Der Schaden, den ein Transportunternehmer in seinem Geschäftsbetrieb durch die zeitweise Nichtverwendung eines Kraftfahrzeugs wegen Beschädigung erleidet, ist „wirklicher“ (positiver) Schaden und nicht entgangener Gewinn (8 Ob 177/78 = ZVR 1980/15; 2 Ob 188/01p; RIS-Justiz RS0030624). Wird allerdings durch die Beschädigung eines Fahrzeugs der aus einem Unternehmen gezogene Nutzen vermindert, so gilt dies nur dann als Verdienstentgang, wenn auch ein wirtschaftlich vertretbarer Einsatz der übrigen Betriebsmittel im Unternehmen des Geschädigten diese Verminderung des Nutzens herbeigeführt hätte (2 Ob 188/01p mwN; RIS-Justiz RS0026838).

2. Im vorliegenden Fall kommt es daher darauf an, ob und inwieweit ein Gewinnausfall der klagenden Partei durch den Einsatz anderer Fahrzeuge in ihrem Betrieb ausgeglichen werden konnte. Nach den Feststellungen wurden die während der Reparaturzeit des beschädigten Klagsfahrzeugs anfallenden Aufträge mit einem Ersatzfahrzeug durchgeführt. Wie die klagende Partei in ihrer Revision selbst betont, entsprach sie mit der Anmietung des Ersatzfahrzeugs von einer anderen Niederlassung ihrer Schadensminderungspflicht. Wurden aber alle Aufträge mit dem Ersatzfahrzeug „durchgeführt“, ist ein Verdienstentgang nicht eingetreten (vgl ZVR 1980/15; 8 Ob 24/81 = ZVR 1982/137).

2. Im vorliegenden Fall kommt es daher darauf an, ob und inwieweit ein Gewinnausfall der klagenden Partei durch den Einsatz anderer Fahrzeuge in ihrem Betrieb ausgeglichen werden konnte. Nach den Feststellungen wurden die während der Reparaturzeit des beschädigten Klagsfahrzeugs anfallenden Aufträge mit einem Ersatzfahrzeug durchgeführt. Wie die klagende Partei in ihrer Revision selbst betont, entsprach sie mit der Anmietung des Ersatzfahrzeugs von einer anderen Niederlassung ihrer Schadensminderungspflicht. Wurden aber alle Aufträge mit dem Ersatzfahrzeug „durchgeführt“, ist ein Verdienstentgang nicht eingetreten vergleiche ZVR 1980/15; 8 Ob 24/81 = ZVR 1982/137).

Daran ändert nichts, dass im Geschäftsbetrieb „insgesamt ein Fahrzeug weniger verfügbar“ war. Dass während der Reparaturzeit auch das Ersatzfahrzeug (mit anderen Aufträgen) ausgelastet gewesen wäre und auch keine sonstigen betriebsinternen Transportkapazitäten vorhanden waren, hat die klagende Partei weder in erster Instanz behauptet, noch geht dies aus ihren Rechtsmittelausführungen hervor. Den Ersatz von Miet- oder Vorsorgekosten hat sie nicht begehrt.

III. Ergebnis und Kosten:römisch drei. Ergebnis und Kosten:

Aus den dargelegten Gründen sind die Entscheidungen der Vorinstanzen in teilweiser Stattgebung der Revision dahin abzuändern, dass der klagenden Partei 50 % ihres mit insgesamt 47.619,19 EUR ermittelten Schadens, das sind 23.809,60 EUR, zuzuerkennen sind. Ein Verdienstentgang ist davon nicht umfasst.

Die Entscheidung über die Kosten aller drei Instanzen gründet sich auf § 43 Abs 1 iVm§ 50 ZPO. Die klagende Partei hat in erster Instanz mit 36 % im Rechtsmittelverfahren mit 62 % ihres Begehrens obsiegt. Die sich daraus ergebenden Ersatzansprüche wurden saldiert. Die Entscheidung über die Kosten aller drei Instanzen gründet sich auf Paragraph 43, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 50, ZPO. Die klagende Partei hat in erster Instanz mit 36 % im Rechtsmittelverfahren mit 62 % ihres Begehrens obsiegt. Die sich daraus ergebenden Ersatzansprüche wurden saldiert.

Schlagworte

Gruppe: Verkehrsrecht,Verkehrsofpergesetz

Textnummer

E102601

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2012:0020OB00019.12A.1120.000

Im RIS seit

07.01.2013

Zuletzt aktualisiert am

05.12.2014

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