

TE OGH 1977/3/23 8Ob25/77

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 23.03.1977

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Hager als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Fedra, Dr. Benisch, Dr. Thoma und Dr. Kralik als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Firma K*, *, *, vertreten durch Dr. Theodor Veiter, Rechtsanwalt in Feldkirch, wider die beklagten Parteien 1.) „S*“, *Aktiengesellschaft, *, 2.) V*, *, beide vertreten durch Dr. Ernst Hofer, Rechtsanwalt in Feldkirch, wegen DM 22.561,48 (= S 164.698,80) sA infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 16. November 1976, GZ 1 R 273/76-28, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Feldkirch vom 7. September 1976, GZ 1 b Cg 280/73-23, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Klägerin ist schuldig, den Beklagten die mit S 6.119,04 (darin S 1.920,-- Barauslagen und S 311,04 Umsatzsteuer) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Die Klägerin fordert den Schillinggegenwert von DM 22.561,48 sA mit dem Vorbringen, daß der Inhaber der Klägerin, K*, am 6. Jänner 1971 mit dem ihm gehörigen Omnibus Mercedes Benz mit dem deutschen Kennzeichen * auf dem Wege von * in Richtung * bei Straßenkilometer 18.8 an dem am rechten Fahrbahnrand haltenden bzw geparkten PKW BMW des H* mit dem deutschen Kennzeichen *, vorbeifahren wollte. Er sei gerade dabei gewesen, die Fahrbahn zu wechseln, als aus der Gegenrichtung ein von G* gelenkter Postomnibus gekommen sei. Trotz seines sofortigen Anhaltens sei es zum Zusammenstoß der beiden Omnibusse gekommen, weil der Postomnibuslenker sein Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig habe anhalten und auch nicht mehr ausweichen können. H* hätte an der gewählten Stelle sein Fahrzeug nicht abstellen dürfen. Da sein Verhalten für den Zusammenstoß der beiden Omnibusse ursächlich gewesen sei, sei die Haftung der beiden Beklagten als seine Haftpflichtversicherer für den eingetretenen Schaden gegeben.

Die Beklagten stellten ihre Passivlegitimation außer Streit, wendeten aber ein, daß ein Verschulden oder Mitverschulden des H* an dem zwischen den beiden Omnibussen stattgefundenen Unfall nicht gegeben sei. H* habe sein Fahrzeug nämlich am äußersten rechten Straßenrand angehalten, um einem anderen Kraftfahrer, der infolge Vereisung der Straße über die Fahrbahn hinausgeraten sei, Hilfe zu leisten. K* hätte die Begegnung mit dem Postomnibus durch rechtzeitiges Anhalten seines Fahrzeuges hinter jenem des H* leicht ermöglichen können, wenn er nicht mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wäre.

Das Erstgericht schränkte das Verfahren auf den Grund des Anspruches ein und wies im zweiten Rechtsgang das Klagebegehren ab.

Die Berufung der Klägerin blieb erfolglos.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichtes wendet sich die Revision der Klägerin aus dem Anfechtungsgrund nach § 503 Z 4 ZPO mit dem Antrag auf Abänderung im Sinne des Ausspruches des Zurechtbestehens des Klagebegehrens dem Grunde nach. Gegen das Urteil des Berufungsgerichtes wendet sich die Revision der Klägerin aus dem Anfechtungsgrund nach Paragraph 503, Ziffer 4, ZPO mit dem Antrag auf Abänderung im Sinne des Ausspruches des Zurechtbestehens des Klagebegehrens dem Grunde nach.

Die Beklagten beantragen, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht berechtigt.

Das Erstgericht hat im wesentlichen folgende Feststellungen getroffen:

K*, Inhaber der klagenden Firma, fuhr am 6. Jänner 1971 um 14.35 Uhr mit seinem Omnibus Marke Mercedes Benz, in dem er 31 Personen mitführte, von * in Richtung *. In einer leichten Rechtskurve im Bereiche des Kilometersteines 18.8 konnte er (erstmalig auf eine Entfernung von 60 m den ganz am rechten Fahrbahnrand abgestellten PKW des H* wahrnehmen. K* näherte sich diesem PKW und beabsichtigte, links an diesem PKW vorbeizufahren. Als er den von G* gelenkten Postomnibus entgegenkommen sah, hielt er seinen Omnibus an. G* lenkte den Postomnibus nach rechts in eine Ausweiche, kollidierte dabei mit dem Omnibus der Klägerin und stieß gegen den in der Ausweiche stehenden PKW Opel Rekord des M*. Vom Postomnibus waren an der Unfallstelle auf der eisigen Fahrbahn gut sichtbare, unterbrochene bzw Rutschspuren rechts in einer Länge von insgesamt 40 m von der linken Seite hingegen in einer Länge von 23 m vorhanden. Vom Omnibus der Klägerin war eine gekrümmte Rutschspur in einer Länge von 1,20 m auf der Fahrbahn zu sehen. Die Straßenbreite an der Unfallstelle betrug 6,20 m. Die Innenneigung an der Unfallstelle betrug 4 % und die Steigung bzw das Gefälle der Fahrbahn 7 %. Beide Omnibusfahrer konnten die Unfallstelle auf eine Entfernung von 60 m einsehen. Die Omnibusse hatten eine Breite von je 2,50 m, der PKW des H* eine solche von 1,71 m. In Richtung * befand sich gegenüber dem am rechten Fahrbahnrand abgestellten PKW des H* angrenzend an den linken Fahrbahnrand eine Ausweiche. Diese war jedoch vom Schnee nicht geräumt. Der Postomnibus stieß fast gleichzeitig vorne in der Ausweiche an den abgestellten PKW Opel Rekord des M* und hinten an den Omnibus der Klägerin. Nach der Streifung mit dem deutschen Omnibus legte der Postomnibus noch ca. 5 m gebremst in der Ausweiche zurück. Vor dem Zusammenstoß hatte der Postomnibus noch eine Geschwindigkeit von ca. 25 km/h gehabt. Auf der Fahrbahn wurden vom Postbus Brems Spuren mit ca. 40 m Gesamtlänge festgestellt, davon 35 m vor dem Zusammenstoß. Entsprechend dem 7 %igen Gefälle und der vereisten Straße kann bei ihm bei einer anzunehmenden Verzögerung von 0,5 m/sec² die Geschwindigkeit bei Bremsbeginn mit ca. 33 km/h angenommen werden. Der Postbus-Fahrer betätigte ca. 4,7 Sekunden vor dem Zusammenstoß die Fußbremse. Dies ergibt sich aus der Länge der sichtbaren Brems Spur. Aus der festgestellten Sichtstrecke von 60 m ergibt sich weiter, daß der Postbus rund 7,5 Sekunden vor der Kollision vom Lenker des Omnibusses der Klägerin erstmalig gesehen werden konnte. K* bremste nach Ablauf einer Reaktionssekunde und kam 5 Sekunden vor dem Zusammenstoß zum Halten. Als K* 7,5 Sekunden vor dem Zusammenstoß den Postomnibus als Gefahr erkannte, befand sich sein Omnibus noch 10 m hinter dem abgestellten BMW des H*. Er brachte seinen Omnibus in einem Abstand von 1 m hinter dem PKW des H* zum Stillstand, jedoch so, daß der Omnibus mit dem linken vorderen Teil über die Fahrbahnmitte hinausragte. H* hatte nur 3 bis 5 Minuten vor dem späteren Unfall seinen PKW BMW am rechten Straßenrand abgestellt und wollte gerade seine Fahrt fortsetzen, als die Kollision erfolgte.

Das Erstgericht war der Ansicht, das Abstellen des PKW des H* sei im Sinne des § 2 Abs 1 Z 27 StVO als „Halten“ zu werten, somit als eine nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Fahrtunterbrechung bis zu 10 Minuten. Mit Rücksicht darauf, daß H* seinen PKW an einer leichten Rechtskurve abgestellt habe, die in beiden Richtungen auf eine Strecke von 60 m übersehbar war, habe sich dieses Fahrzeug nicht in einer unübersichtlichen Kurve befunden, weshalb das im § 24 Abs 1 lit b StVO normierte Halteverbot hier nicht Anwendung finde. Es könne auch nicht angenommen werden, daß H* seinen PKW auf einer „engen Stelle“ abgestellt habe. Selbst unter der Annahme, daß das Abstellen des PKW durch H* am rechten Straßenrand für den nachfolgenden Unfall ursächlich gewesen sei, zeige sich, daß H* nicht rechtswidrig gehandelt habe. Die Beklagten seien daher auf Grund der Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zum Schadenersatz nicht heranzuziehen. Auch eine Haftung gemäß § 11 EKHG scheide aus. Vom rechts abgestellten PKW des H* sei nicht einmal eine überwiegende gewöhnliche

Betriebsgefahr ausgegangen. Das Erstgericht war der Ansicht, das Abstellen des PKW des H* sei im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 27, StVO als „Halter“ zu werten, somit als eine nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Fahrtunterbrechung bis zu 10 Minuten. Mit Rücksicht darauf, daß H* seinen PKW an einer leichten Rechtskurve abgestellt habe, die in beiden Richtungen auf eine Strecke von 60 m übersehbar war, habe sich dieses Fahrzeug nicht in einer unübersichtlichen Kurve befunden, weshalb das im Paragraph 24, Absatz eins, Litera b, StVO normierte Halteverbot hier nicht Anwendung finde. Es könne auch nicht angenommen werden, daß H* seinen PKW auf einer „engen Stelle“ abgestellt habe. Selbst unter der Annahme, daß das Abstellen des PKW durch H* am rechten Straßenrand für den nachfolgenden Unfall ursächlich gewesen sei, zeige sich, daß H* nicht rechtswidrig gehandelt habe. Die Beklagten seien daher auf Grund der Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zum Schadenersatz nicht heranzuziehen. Auch eine Haftung gemäß Paragraph 11, EKHG scheide aus. Vom rechts abgestellten PKW des H* sei nicht einmal eine überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr ausgegangen.

Das Berufungsgericht übernahm die Feststellungen des Erstgerichtes und billigte auch dessen rechtliche Beurteilung.

In ihrer Revision bringt die Klägerin vor, die Fahrbahn müsse an der Unfallstelle als eng bezeichnet werden, da eine neben dem haltenden PKW verbleibende Fahrbahnbreite von maximal 4,5 m nicht mehr ausreichend gewesen sei, um den fließenden Verkehr nicht zu behindern. Der PKW-Lenker habe daher gegen § 24 Abs 1 lit b StVO verstoßen. Es liege ihm aber auch eine Verletzung der Schutznorm des § 23 StVO zur Last, da er seinen PKW so abgestellt habe, daß K* mit seinem Autobus bei Gegenverkehr an dem PKW nicht mehr gefahrlos hätte vorbeifahren können. Der Postautobus habe bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 33 km/h innerhalb der Sichtstrecke auf den haltenden PKW von 60 m nicht zum Stillstand gebracht werden können. Überdies hätte der PKW-Lenker zum Halten seines Fahrzeuges die Ausweiche benützen müssen. In ihrer Revision bringt die Klägerin vor, die Fahrbahn müsse an der Unfallstelle als eng bezeichnet werden, da eine neben dem haltenden PKW verbleibende Fahrbahnbreite von maximal 4,5 m nicht mehr ausreichend gewesen sei, um den fließenden Verkehr nicht zu behindern. Der PKW-Lenker habe daher gegen Paragraph 24, Absatz eins, Litera b, StVO verstoßen. Es liege ihm aber auch eine Verletzung der Schutznorm des Paragraph 23, StVO zur Last, da er seinen PKW so abgestellt habe, daß K* mit seinem Autobus bei Gegenverkehr an dem PKW nicht mehr gefahrlos hätte vorbeifahren können. Der Postautobus habe bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 33 km/h innerhalb der Sichtstrecke auf den haltenden PKW von 60 m nicht zum Stillstand gebracht werden können. Überdies hätte der PKW-Lenker zum Halten seines Fahrzeuges die Ausweiche benützen müssen.

Gemäss § 23 Abs 1 StVO hat der Lenker sein Fahrzeug zum Halten oder Parken unter Bedachtnahme auf die beste Ausnützung des vorhandenen Platzes so aufzustellen, daß kein Straßenbenützer gefährdet und ein Lenker eines anderen Fahrzeuges am Vorbeifahren oder am Wegfahren nicht gehindert wird. „Gehindert“ ist im allgemeinen mehr als „behindert“. Ein Lenker ist dann am Vorbeifahren gehindert, wenn ihm dieser Verkehrsvorgang unmöglich gemacht wird, während bei der Behinderung nur eine gewisse Erschwerung dieses Vorganges vorliegt. Wer etwa so hält, daß der Lenker eines anderen Fahrzeuges aus rechtlichen Gründen am Vorbeifahren gehindert wird, z.B. wegen Fehlens eines entsprechenden Sicherheitsabstandes nach § 17 Abs 1 StVO oder nur unter Überfahren einer Sperrlinie, hindert diesen Lenker am Vorbeifahren (vgl. Anm. 10 zu § 23 StVO in Dietrich-Veit-Schuchlenz StVO3, S 169). Gemäß § 24 Abs 1 lit b StVO ist das Halten und Parken ua auf engen Stellen der Fahrbahn oder im Bereich von unübersichtlichen Kurven verboten. Daß der PKW-Lenker H* eine gewollte Fahrtunterbrechung von weniger als 10 Minuten vorgenommen und daher im Sinne des § 2 Abs 1 Z 27 StVO gehalten hat, wird in der Revision gar nicht bestritten. Ein Verstoß gegen § 24 Abs 1 lit b StVO könnte ihm daher im vorliegenden Fall nur angelastet werden, wenn er auf einer engen Stelle der Fahrbahn oder im Bereich einer unübersichtlichen Kurve gehalten hätte. Nach den Feststellungen hat der PKW-Lenker mit seinem Fahrzeug in einer, vom Fahrzeug der Klägerin aus gesehen, leichten Rechtskurve gehalten, wobei seine Position von beiden Fahrtrichtungen aus auf eine Entfernung von 60 m wahrnehmbar war. Die Fahrbahnbreite betrug an dieser Stelle 6,20 m. Zutreffend hat das Berufungsgericht erkannt, daß der Beklagte weder im Bereich einer unübersichtlichen Kurve, noch an einer engen Stelle der Fahrbahn gehalten hat, zumal neben dem haltenden PKW eine Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m freiblieb (vgl. ZVR 1975/244 ua). Da die Aufstellung des PKW somit nicht gegen ein Halteverbot verstieß, kann dem PKW-Lenker auch kein Verstoß gegen § 23 Abs 1 StVO zur Last gelegt werden, selbst wenn der Lenker des Autobusses der Klägerin wegen der Fahrbahneinengung durch das abgestellte Fahrzeug den Fahrstreifen hätte wechseln müssen, um vorbeifahren zu können, oder vor dem Fahrstreifenwechsel wegen Gegenverkehr hätte anhalten müssen. Gemäss Paragraph 23, Absatz eins, StVO hat der Lenker sein Fahrzeug zum

Halten oder Parken unter Bedachtnahme auf die beste Ausnützung des vorhandenen Platzes so aufzustellen, daß kein Straßenbenützer gefährdet und ein Lenker eines anderen Fahrzeuges am Vorbeifahren oder am Wegfahren nicht gehindert wird. „Gehindert“ ist im allgemeinen mehr als „behindert“. Ein Lenker ist dann am Vorbeifahren gehindert, wenn ihm dieser Verkehrsvorgang unmöglich gemacht wird, während bei der Behinderung nur eine gewisse Erschwerung dieses Vorganges vorliegt. Wer etwa so hält, daß der Lenker eines anderen Fahrzeuges aus rechtlichen Gründen am Vorbeifahren gehindert wird, z.B. wegen Fehlens eines entsprechenden Sicherheitsabstandes nach Paragraph 17, Absatz eins, StVO oder nur unter Überfahren einer Sperrlinie, hindert diesen Lenker am Vorbeifahren (vergleiche Anmerkung 10, zu Paragraph 23, StVO in Dietrich-Veit-Schuchlenz StVO3, S 169). Gemäß Paragraph 24, Absatz eins, Litera b, StVO ist das Halten und Parken ua auf engen Stellen der Fahrbahn oder im Bereich von unübersichtlichen Kurven verboten. Daß der PKW-Lenker H* eine gewollte Fahrtunterbrechung von weniger als 10 Minuten vorgenommen und daher im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 27, StVO gehalten hat, wird in der Revision gar nicht bestritten. Ein Verstoß gegen Paragraph 24, Absatz eins, Litera b, StVO könnte ihm daher im vorliegenden Fall nur angelastet werden, wenn er auf einer engen Stelle der Fahrbahn oder im Bereich einer unübersichtlichen Kurve gehalten hätte. Nach den Feststellungen hat der PKW-Lenker mit seinem Fahrzeug in einer, vom Fahrzeug der Klägerin aus gesehen, leichten Rechtskurve gehalten, wobei seine Position von beiden Fahrtrichtungen aus auf eine Entfernung von 60 m wahrnehmbar war. Die Fahrbahnbreite betrug an dieser Stelle 6,20 m. Zutreffend hat das Berufungsgericht erkannt, daß der Beklagte weder im Bereich einer unübersichtlichen Kurve, noch an einer engen Stelle der Fahrbahn gehalten hat, zumal neben dem haltenden PKW eine Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m freiblieb (vergleiche ZVR 1975/244 ua). Da die Aufstellung des PKW somit nicht gegen ein Halteverbot verstieß, kann dem PKW-Lenker auch kein Verstoß gegen Paragraph 23, Absatz eins, StVO zur Last gelegt werden, selbst wenn der Lenker des Autobusses der Klägerin wegen der Fahrbahneinengung durch das abgestellte Fahrzeug den Fahrstreifen hätte wechseln müssen, um vorbeifahren zu können, oder vor dem Fahrstreifenwechsel wegen Gegenverkehr hätte anhalten müssen.

In der Auffassung, daß den PKW-Lenker H* an dem Unfall kein Verschulden trifft und auch für seine Heranziehung zum Schadensausgleich unter dem Gesichtspunkt des § 11 Abs 1 EKHG kein Anlaß besteht, ist daher keine zum Nachteil des Klägers unrichtige rechtliche Beurteilung des Berufungsgerichtes zu erblicken. In der Auffassung, daß den PKW-Lenker H* an dem Unfall kein Verschulden trifft und auch für seine Heranziehung zum Schadensausgleich unter dem Gesichtspunkt des Paragraph 11, Absatz eins, EKHG kein Anlaß besteht, ist daher keine zum Nachteil des Klägers unrichtige rechtliche Beurteilung des Berufungsgerichtes zu erblicken.

Der Revision war daher ein Erfolg zu versagen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 41 und 50 ZPO. Die Kostenentscheidung beruht auf den Paragraphen 41 und 50 ZPO.

Textnummer

E801010

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1977:0080OB00025.77.0323.000

Im RIS seit

30.01.2026

Zuletzt aktualisiert am

30.01.2026

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