

TE OGH 1975/11/5 8Ob219/75

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 05.11.1975

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 E*, Gerbermeister, S*, vertreten durch Dr. Erich Brunar, Rechtsanwalt in Mattighofen, wider die beklagte Partei V*, *, vertreten durch Dr. Friedrich Harrer, Rechtsanwalt in Salzburg, wegen 78.675,-- S und Feststellung (dessen Streitwert 30.000 S), infolge Revision der beklagten Partei gegen das Teilurteil des Oberlandesgerichtes Linz als Berufungsgerichtes vom 21. Mai 1975, GZ. 2 R 39/75-52, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichtes Salzburg vom 30. November 1974, GZ. 8 Cg 311/72-45, teilweise bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil und das Urteil des Erstgerichtes im Umfange der Bestätigung durch das Urteil des Berufungsgerichtes werden aufgehoben.

Die Rechtssache wird in diesem Umfange zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens sind weitere Verfahrenskosten erster Instanz.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 15. November 1971 tun etwa 19 Uhr kam es bei Dunkelheit in L an der Kreuzung der neuen *Straße mit der alten *straße , die in spitzem Winkel in erstere einmündet, zu einem Zusammenstoß zwischen dem von der alten *straße nach links – in Richtung Salzburg – einbiegenden Lastwagenzug mit bulgarischem Kennzeichen, der von W* gelenkt wurde, und dem auf der neuen *straße von links aus Richtung Salzburg kommenden, vom Kläger gelenkten VW-Bus. Auf der alten *straße ist vor der Kreuzung das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 50 Z. 5 StVO) angebracht. Infolge der Beschaffenheit der Kreuzung und der Länge des Lastwagenzuges mußte dessen Lenker beim Linkseinbiegen mehrere Male rückwärtsfahren. Der Kläger, der mit abgeblendeten Scheinwerfern fuhr, stieß mit dem VW-Bus gegen den LKW-Anhänger. Kurz darauf fuhr auch der von A* gelenkte, aus Richtung Salzburg kommende PKW gegen den Lastwagenzug und den VW-Bus. Der Kläger wurde bei dem Unfall erheblich verletzt. Die beklagte Partei hat die Verpflichtung eines inländischen Haftpflichtversicherers hinsichtlich des am Unfall beteiligten Lastwagenzuges übernommen. Gegen den Lenker des Lastwagenzuges erging im. Strafverfahren ein Freispruch. Das Strafverfahren gegen den Kläger wurde nach § 90 StPO eingestellt. Am 15. November 1971 tun etwa 19 Uhr kam es bei Dunkelheit in L an der Kreuzung der neuen *Straße mit der alten *straße , die in spitzem Winkel in erstere einmündet, zu einem Zusammenstoß zwischen dem von der alten *straße nach links – in Richtung Salzburg – einbiegenden Lastwagenzug

mit bulgarischem Kennzeichen, der von W* gelenkt wurde, und dem auf der neuen *straße von links aus Richtung Salzburg kommenden, vom Kläger gelenkten VW-Bus. Auf der alten *straße ist vor der Kreuzung das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (Paragraph 50, Ziffer 5, StVO) angebracht. Infolge der Beschaffenheit der Kreuzung und der Länge des Lastwagenszuges mußte dessen Lenker beim Linkseinbiegen mehrere Male rückwärtsfahren. Der Kläger, der mit abgeblendeten Scheinwerfern fuhr, stieß mit dem VW-Bus gegen den LKW-Anhänger. Kurz darauf fuhr auch der von A* gelenkte, aus Richtung Salzburg kommende PKW gegen den Lastwagenzug und den VW-Bus. Der Kläger wurde bei dem Unfall erheblich verletzt. Die beklagte Partei hat die Verpflichtung eines inländischen Haftpflichtversicherers hinsichtlich des am Unfall beteiligten Lastwagenszuges übernommen. Gegen den Lenker des Lastwagenszuges erging im Strafverfahren ein Freispruch. Das Strafverfahren gegen den Kläger wurde nach Paragraph 90, StPO eingestellt.

Unter Einräumung eines Eigenverschuldens zu einem Viertel begehrt der Kläger Feststellung der Haftung der Beklagten zu drei Viertel für künftige Schäden und Ersatz eines Schadens von 210.643 S (AS. 152) und zwar drei Viertel eines Schmerzensgeldes von 80.000 S, eines Fahrzeugschadens von 42.900 S, eines Kleiderschadens von 2.000 S, sowie eines Verdienstentgangs von 155.957 S. Er behauptet, der Lenker des Lastwagenszuges habe seinen Vorrang verletzt. Dieser hätte sich beim Einbiegen des Mitfahrers als Einweiser bedienen müssen.

Die beklagte Partei macht Alleinverschulden des Klägers geltend, weil dieser nicht auf Sicht gefahren sei. Der Lenker des Lastwagenszuges habe nicht in einem Zuge einbiegen können, sondern habe zweimal zurückschieben müssen. Als er in die Vorrang genießende neue *straße eingefahren sei, sei das Fahrzeug des Klägers für ihn noch nicht sichtbar gewesen. Die Verwendung eines Einweisers sei nur beim Ein- und Ausfahren von Häusern oder Grundstücken geboten. Es könne daher dem Lenker des Lastwagenszuges nicht zur Last gelegt werden, daß er sich beim Einbiegen nicht eines Einweisers bedient habe. Die beklagte Partei treffe auch keine Haftung nach dem Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, da ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 9 Abs. 2 EKHG vorliege. Die beklagte Partei macht Alleinverschulden des Klägers geltend, weil dieser nicht auf Sicht gefahren sei. Der Lenker des Lastwagenszuges habe nicht in einem Zuge einbiegen können, sondern habe zweimal zurückschieben müssen. Als er in die Vorrang genießende neue *straße eingefahren sei, sei das Fahrzeug des Klägers für ihn noch nicht sichtbar gewesen. Die Verwendung eines Einweisers sei nur beim Ein- und Ausfahren von Häusern oder Grundstücken geboten. Es könne daher dem Lenker des Lastwagenszuges nicht zur Last gelegt werden, daß er sich beim Einbiegen nicht eines Einweisers bedient habe. Die beklagte Partei treffe auch keine Haftung nach dem Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, da ein unabwendbares Ereignis im Sinne des Paragraph 9, Absatz 2, EKHG vorliege.

Das Erstgericht, das von einer Schadensaufteilung im Verhältnisse 3 : 1 zu Lasten der Beklagten ausging, sprach dem Kläger 195.642,75 S zu, wies das Mehrbegehren von 15.000 S an Schmerzensgeld ab und stellte die Haftung der Beklagten zu drei Viertel für künftige Schäden des Klägers mit der Beschränkung auf den Rahmen des hinsichtlich des Lastwagenszuges abgeschlossenen Haftpflichtversicherungsvertrages fest.

Die Abweisung von 15.000 S blieb unanfechtet. Das Berufungsgericht hob das Urteil des Erstgerichtes hinsichtlich des Zuspruches von 116.967,75 S für Verdienstentgang ohne Rechtskraftvorbehalt auf, bestätigte aber mit Teilurteil das Ersturteil im Ausspruch über das Feststellungsbegehren und hinsichtlich des Zuspruches von 78.675 S für Schmerzensgeld, Fahrzeug- und Kleiderschaden.

Gegen das Teilurteil des Berufungsgerichtes richtet sich die Revision der Beklagten aus dem Anfechtungsgrunde des § 503 Z. 4 ZPO mit dem Antrag auf Abänderung des Urteiles im Sinne der Abweisung des Begehrens. Gegen das Teilurteil des Berufungsgerichtes richtet sich die Revision der Beklagten aus dem Anfechtungsgrunde des Paragraph 503, Ziffer 4, ZPO mit dem Antrag auf Abänderung des Urteiles im Sinne der Abweisung des Begehrens.

Der Kläger stellt den Antrag, der Revision nicht Folge zu geben.

Hinsichtlich des Unfallsverlaufes gingen die Untergerichte von folgendem Sachverhalt aus:

Zur Unfallszeit herrschte an der Unfallstelle völlige Dunkelheit. Es nieselte und die Fahrbahn war naß. Der Lenker des Lastwagenszuges bog, ohne genügend auf den „Gegenverkehr“ zu achten, ein. Zufolge der Länge seines Fahrzeuges und der Straßenverhältnisse mußte er zum Einbiegen mehrere Male reversieren. Der Kläger näherte sich mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h und fuhr zunächst mit Fernlicht. 400 bis 500 m vor der Unfallstelle blendete er wegen eines aus ca. acht PKWs., die in einem Abstand von je 30 m fuhren, bestehenden Gegenverkehrs ab. Er verringerte durch Gaswegnehmen etwas seine Geschwindigkeit. Da der Zugwagen des LKW-Zuges schon eingebogen war, parallel zum Fahrbahnrand stand, seine Lichter in Richtung Salzburg zeigten, der Anhänger aber noch quer über

die an dieser Stelle nicht beleuchtete Fahrbahn stand, fuhr der entgegenkommende VW-Bus des Klägers gegen den rückwärtigen Teil des LKW-Zuges auf. Der Kläger bemerkte die dunkle Seitenwand des LKW-Anhängers erst auf 10 bis 20 m. Er bremste sofort und verriß im letzten Augenblick sein Fahrzeug nach rechts, sodaß er nur mit der linken vorderen Ecke des VW-Busses gegen die Bordwand des Anhängers stieß. An der Bordwand des Anhängers befanden sich weder Beleuchtungseinrichtungen noch Blinklinen. Die dunkle Bordwand war auf eine größere Entfernung nicht wahrnehmbar. Die Behauptung, der Lenker des LKW-Zuges habe auf der neuen *straße ein Warndreieck auf gestellt, wurde nicht als erwiesen angenommen.

Im Berufungsverfahren stellten die Parteien außer Streit, daß an der Unfallstelle auch für den Lenker des Lastwagenzuges Sicht auf 220 m war.

Das Erstgericht lastete dem Lenker des Lastwagenzuges eine Vorrangverletzung nach § 19 Abs. 3 StVO an, daß sich das Fahrzeug des Klägers auf einer „Vorrangstraße“ befunden habe. Dieser Lenker habe auch gegen die Bestimmung des § 14 StVO verstoßen. Da er mehrere Male habe zurückschieben müssen, hätte er sich im Sinne des Absatzes 3 dieser Bestimmung eines Einweisers bedienen müssen. Zumindest hätte er in einer Entfernung von 100 bis 150 m auf der neuen *straße je ein Warndreieck sowohl in Richtung Salzburg als auch in Richtung Mattsee aufstellen müssen. Er habe auch die Möglichkeit gehabt, statt nach links nach rechts in die neue *straße einzubiegen und nach einer geeigneteren Stelle zum Umkehren zu suchen, oder an geeigneterer Stelle von der alten *straße in die neue *straße einzubiegen. Vom Lenker des LKW-Zuges müsse auch gefordert werden, daß er sein Fahrzeug nachtsüber an geeigneter Stelle abgestellt und erst am nächsten Tag bei optimalen Sichtverhältnissen ein derart gefährliches Einbiegemanöver durchgeführt hätte. Das Erstgericht lastete dem Lenker des Lastwagenzuges eine Vorrangverletzung nach Paragraph 19, Absatz 3, StVO an, daß sich das Fahrzeug des Klägers auf einer „Vorrangstraße“ befunden habe. Dieser Lenker habe auch gegen die Bestimmung des Paragraph 14, StVO verstoßen. Da er mehrere Male habe zurückschieben müssen, hätte er sich im Sinne des Absatzes 3 dieser Bestimmung eines Einweisers bedienen müssen. Zumindest hätte er in einer Entfernung von 100 bis 150 m auf der neuen *straße je ein Warndreieck sowohl in Richtung Salzburg als auch in Richtung Mattsee aufstellen müssen. Er habe auch die Möglichkeit gehabt, statt nach links nach rechts in die neue *straße einzubiegen und nach einer geeigneteren Stelle zum Umkehren zu suchen, oder an geeigneterer Stelle von der alten *straße in die neue *straße einzubiegen. Vom Lenker des LKW-Zuges müsse auch gefordert werden, daß er sein Fahrzeug nachtsüber an geeigneter Stelle abgestellt und erst am nächsten Tag bei optimalen Sichtverhältnissen ein derart gefährliches Einbiegemanöver durchgeführt hätte.

Das Berufungsgericht führte aus, die Verletzung des Vorranges nach § 19 Abs. 4 StVO setze voraus, daß für den Wartepflichtigen der sich im Vorrang befindende Verkehrsteilnehmer sichtbar sei. Unter den gegebenen besonderen Umständen sei aber das beabsichtigte Linkseinbiegen an sich so gefährlich gewesen, daß der Lenker des Lastwagenzuges es selbst dann nicht hätte ausführen dürfen, wenn er keinen im Vorrang befindlichen Verkehrsteilnehmer hätte wahrnehmen können. Mit Rücksicht auf die Schwerfälligkeit des Fahrzeuges und im Hinblick auf den Einbiegewinkel hätte er erkennen müssen, daß er durch sein Fahrmanöver eine weit größere Zeitspanne benötige, als die sich im Vorrang befindlichen Fahrzeuglenker für die Zurücklegung der Sichtstrecke von 220 m benötigt hätten. Er habe damit rechnen müssen, daß er durch dieses langdauernde Manöver von links und von rechts kommende Fahrzeuglenker zum unvermittelten Bremsen und zum Ablenken nötigen werde, sodaß er im Hinblick auf die Erschwernis durch Dunkelheit und Fahrbahnverhältnisse eine akute Gefahrensituation heraufbeschworen habe. Nicht immer werde das durch die Rechtsordnung gebotene und verbotene Verhalten durch Schutzgesetze konkret umschrieben. Der Lenker des Lastwagenzuges habe durch sein Fahrmanöver gegen das allgemeine Gefährdungsverbot verstoßen und daher rechtswidrig gehandelt. Zur Ausführung des Einbiegemanövers hätte er in analoger Anwendung der Bestimmungen der §§ 89 ff. StVO eine, allenfalls mehrere der dort angeführten Warn- und Sicherungsmaßnahmen anwenden müssen. Es wäre auch die Heranziehung der Assistenz des örtlich zuständigen Gendarmeriepostens in Betracht gekommen. Bei Abwägung der beiderseitigen Verschuldenskomponenten sei die Verschuldensabwägung des Erstgerichtes zu billigen. Das Berufungsgericht führte aus, die Verletzung des Vorranges nach Paragraph 19, Absatz 4, StVO setze voraus, daß für den Wartepflichtigen der sich im Vorrang befindende Verkehrsteilnehmer sichtbar sei. Unter den gegebenen besonderen Umständen sei aber das beabsichtigte Linkseinbiegen an sich so gefährlich gewesen, daß der Lenker des Lastwagenzuges es selbst dann nicht hätte ausführen dürfen, wenn er keinen im Vorrang befindlichen Verkehrsteilnehmer hätte wahrnehmen können. Mit Rücksicht auf die Schwerfälligkeit des Fahrzeuges und im Hinblick auf den Einbiegewinkel hätte er erkennen müssen,

daß er durch sein Fahrmanöver eine weit größere Zeitspanne benötige, als die sich im Vorrang befindlichen Fahrzeuglenker für die Zurücklegung der Sichtstrecke von 220 m benötigt hätten. Er habe damit rechnen müssen, daß er durch dieses langdauernde Manöver von links und von rechts kommende Fahrzeuglenker zum unvermittelten Bremsen und zum Ablenken nötigen werde, sodaß er im Hinblick auf die Erschwernis durch Dunkelheit und Fahrbahnverhältnisse eine akute Gefahrensituation heraufbeschworen habe. Nicht immer werde das durch die Rechtsordnung gebotene und verbotene Verhalten durch Schutzgesetze konkret umschrieben. Der Lenker des Lastwagenzuges habe durch sein Fahrmanöver gegen das allgemeine Gefährdungsverbot verstoßen und daher rechtswidrig gehandelt. Zur Ausführung des Einbiegemanövers hätte er in analoger Anwendung der Bestimmungen der Paragraphen 89, ff. StVO eine, allenfalls mehrere der dort angeführten Warn- und Sicherungsmaßnahmen anwenden müssen. Es wäre auch die Heranziehung der Assistenz des örtlich zuständigen Gendarmeriepostens in Betracht gekommen. Bei Abwägung der beiderseitigen Verschuldenskomponenten sei die Verschuldensabwägung des Erstgerichtes zu billigen.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist gerechtfertigt.

Die beklagte Partei bekämpft die Ansicht des Berufungsgerichtes, daß der Lenker des Lastwagenzuges ohne zusätzliche Sicherungsvorkehrungen auch dann nicht nach links habe einbiegen dürfen, wenn er einen sich im Vorrang befindlichen Verkehrsteilnehmer aus der Querstraße nicht habe wahrnehmen können. Dieser Lenker sei in die Kreuzung eingefahren, als kein Querverkehr vorhanden gewesen sei. Für ihn habe nur die Verpflichtung bestanden, die Kreuzung möglichst rasch zu räumen, was er getan habe. Eine Verpflichtung zur Aufstellung von Warneinrichtungen habe für ihn nicht bestanden. Aus einer generellen Verhaltensnorm könne ein Verschulden dieses Lenkers nicht abgeleitet werden.

Das Berufungsgericht leitet die Rechtswidrigkeit des Verhaltens des Lenkers des Lastwagenzuges nicht aus dem Verstoß gegen ein konkretes, gesetzlich positiviertes Gefährdungsverbot (Schutzgesetz), sondern aus der Verletzung des gegenüber fremden absolut geschützten Rechten (Gesundheit, Eigentum) bestehenden allgemeinen Gefährdungsverbotes ab. Es ist richtig, daß die Rechtswidrigkeit eines Verhaltens nicht unbedingt die Verletzung einer gesetzlich positivierten Verhaltensnorm voraussetzt, sondern sich auch aus der Verletzung von aus dem absoluten Güterschutz abgeleiteten allgemeinen Verhaltensnormen ergeben kann. Dabei wird aber zu beachten sein, daß nicht aus einer Beeinträchtigung eines absoluten Rechtes zwingend auf die Rechtswidrigkeit der schädigenden Handlung geschlossen werden kann. Welche Gefährdungsstufe erreicht sein muß, damit bei der Gefährdung von absolut geschützten Rechten das Gebot oder Verbot einsetzt, hängt vielmehr von einer vernünftigen Würdigung der Umstände, insbesondere davon ab, wie nützlich oder unvermeidlich die Handlung ist. Das Rechtswidrigkeitsurteil wird bei der Verletzung fremder absolut geschützter Rechte nur auf Grund einer umfassenden Interessenabwägung gefunden werden können (vgl. Welser, Der OGH und der Rechtswidrigkeitszusammenhang, ÖJZ 1975, Heft 1 S. 2 ff.; Koziol, Haftpflichtrecht I S. 72 ff. und S. 119). Das Berufungsgericht leitet die Rechtswidrigkeit des Verhaltens des Lenkers des Lastwagenzuges nicht aus dem Verstoß gegen ein konkretes, gesetzlich positiviertes Gefährdungsverbot (Schutzgesetz), sondern aus der Verletzung des gegenüber fremden absolut geschützten Rechten (Gesundheit, Eigentum) bestehenden allgemeinen Gefährdungsverbotes ab. Es ist richtig, daß die Rechtswidrigkeit eines Verhaltens nicht unbedingt die Verletzung einer gesetzlich positivierten Verhaltensnorm voraussetzt, sondern sich auch aus der Verletzung von aus dem absoluten Güterschutz abgeleiteten allgemeinen Verhaltensnormen ergeben kann. Dabei wird aber zu beachten sein, daß nicht aus einer Beeinträchtigung eines absoluten Rechtes zwingend auf die Rechtswidrigkeit der schädigenden Handlung geschlossen werden kann. Welche Gefährdungsstufe erreicht sein muß, damit bei der Gefährdung von absolut geschützten Rechten das Gebot oder Verbot einsetzt, hängt vielmehr von einer vernünftigen Würdigung der Umstände, insbesondere davon ab, wie nützlich oder unvermeidlich die Handlung ist. Das Rechtswidrigkeitsurteil wird bei der Verletzung fremder absolut geschützter Rechte nur auf Grund einer umfassenden Interessenabwägung gefunden werden können vergleiche Welser, Der OGH und der Rechtswidrigkeitszusammenhang, ÖJZ 1975, Heft 1 S. 2 ff.; Koziol, Haftpflichtrecht römisch eins S. 72 ff. und S. 119).

Im vorliegenden Falle steht aber im Vordergrund der Beurteilung des Verhaltens des Lenkers des Lastwagenzuges die Verletzung einer gesetzlich positivierten Verhaltensnorm, nämlich der Vorrangsbestimmungen des § 19 Abs. 4 (§ 50 Z. 5) StVO, die ihm in der Klage angelastet wird. Die von den Untergerichten vorgenommene Schadensaufteilung könnte nur dann gebilligt werden, wenn dem Lenker des Lastwagenzuges eine Vorrangverletzung angelastet werden

könnte. Für eine abschließende Beurteilung des Sachverhaltes in dieser Richtung fehlt es aber an den erforderlichen Feststellungen. Der wartepflichtige Lenker eines Fahrzeuges ist grundsätzlich berechtigt, in die Straße mit Vorrang einzufahren, solange für ihn auf dieser kein Fahrzeug wahrnehmbar ist (vgl. ZVR 1973/125; ZVR 1963/164 und ZVR 1956/132). Die beklagte Partei hat nun behauptet, daß das Fahrzeug des Klägers noch nicht sichtbar gewesen sei, als der Lastwagenzug in die Kreuzung eingefahren sei. Auf Grund der Außerstreitstellung im Berufungsverfahren steht nur fest, daß der Lenker des Lastwagenzuges in die Anfahrtsrichtung des Fahrzeuges des Klägers Sicht auf 220 m hatte und daher auf diese Entfernung auch in der Dunkelheit das Scheinwerferlicht eines mit Abblendlicht herannahenden Fahrzeuges hätte wahrnehmen können. Es fehlen jedoch Feststellungen darüber, wie weit das Fahrzeug des Klägers von der Unfallskreuzung noch entfernt war, als der Lastwagenzug in die Kreuzung eingefahren ist. Das Erstgericht wird vor allem unter Heranziehung des Sachverständigen zu klären haben, auf welche Weise unter Berücksichtigung der noch festzustellenden Länge des Fahrzeuges und dessen Wenderadius mit großer Wahrscheinlichkeit das Einbiegemanöver des Lastwagenzuges durchgeführt wurde und welche Zeit dieses Fahrzeug vom Beginn des Einbiegens bis in die Unfallstellung zurückgelegt hat. Hierbei wird insbesondere zu klären sein, ab welchem Fahrmanöver (Vor- und Rückwärtsfahren) die Spitze des Lastwagenzuges bereits die Fahrbahn der Straße mit Vorrang zumindest teilweise verlegt hat. Die Feststellungen gehen von einem „mehrmaligen“ Rückwärtsfahren aus. Der Lastwagenzuglenker spricht in seiner Aussage von einem „vierten Lenkversuch“. Die beklagte Partei behauptet, daß ein zweimaliges Rückwärtsfahren erforderlich gewesen sei. Der Sachverständige hat in seinem Gutachten eine – vom Erstgericht nicht verwertete – Zeitrechnung für ein einmaliges Rückwärtsfahren aufgestellt. Hier bedarf es einer entsprechenden Klärung. In Relation zum Zeitbedarf des Lastwagenzuges vom Beginn des Einbiegens bis in die Unfallstellung wird die Entfernung des Fahrzeuges des Klägers im Zeitpunkte des Beginnes des Einbiegens des Lastwagenzuges unter Heranziehung des Sachverständigen zu ermitteln sein. Bei der Geschwindigkeitsermittlung wird auch auf die vorhandene Bremsspur und die einzuschätzende Anstoßgeschwindigkeit des Fahrzeuges des Klägers Bedacht zu nehmen sein. Im vorliegenden Falle steht aber im Vordergrund der Beurteilung des Verhaltens des Lenkers des Lastwagenzuges die Verletzung einer gesetzlich positivierten Verhaltensnorm, nämlich der Vorrangsbestimmungen des Paragraph 19, Absatz 4, (Paragraph 50, Ziffer 5,) StVO, die ihm in der Klage angelastet wird. Die von den Untergerichten vorgenommene Schadensaufteilung könnte nur dann gebilligt werden, wenn dem Lenker des Lastwagenzuges eine Vorrangverletzung angelastet werden könnte. Für eine abschließende Beurteilung des Sachverhaltes in dieser Richtung fehlt es aber an den erforderlichen Feststellungen. Der wartepflichtige Lenker eines Fahrzeuges ist grundsätzlich berechtigt, in die Straße mit Vorrang einzufahren, solange für ihn auf dieser kein Fahrzeug wahrnehmbar ist (vergleiche ZVR 1973/125; ZVR 1963/164 und ZVR 1956/132). Die beklagte Partei hat nun behauptet, daß das Fahrzeug des Klägers noch nicht sichtbar gewesen sei, als der Lastwagenzug in die Kreuzung eingefahren sei. Auf Grund der Außerstreitstellung im Berufungsverfahren steht nur fest, daß der Lenker des Lastwagenzuges in die Anfahrtsrichtung des Fahrzeuges des Klägers Sicht auf 220 m hatte und daher auf diese Entfernung auch in der Dunkelheit das Scheinwerferlicht eines mit Abblendlicht herannahenden Fahrzeuges hätte wahrnehmen können. Es fehlen jedoch Feststellungen darüber, wie weit das Fahrzeug des Klägers von der Unfallskreuzung noch entfernt war, als der Lastwagenzug in die Kreuzung eingefahren ist. Das Erstgericht wird vor allem unter Heranziehung des Sachverständigen zu klären haben, auf welche Weise unter Berücksichtigung der noch festzustellenden Länge des Fahrzeuges und dessen Wenderadius mit großer Wahrscheinlichkeit das Einbiegemanöver des Lastwagenzuges durchgeführt wurde und welche Zeit dieses Fahrzeug vom Beginn des Einbiegens bis in die Unfallstellung zurückgelegt hat. Hierbei wird insbesondere zu klären sein, ab welchem Fahrmanöver (Vor- und Rückwärtsfahren) die Spitze des Lastwagenzuges bereits die Fahrbahn der Straße mit Vorrang zumindest teilweise verlegt hat. Die Feststellungen gehen von einem „mehrmaligen“ Rückwärtsfahren aus. Der Lastwagenzuglenker spricht in seiner Aussage von einem „vierten Lenkversuch“. Die beklagte Partei behauptet, daß ein zweimaliges Rückwärtsfahren erforderlich gewesen sei. Der Sachverständige hat in seinem Gutachten eine – vom Erstgericht nicht verwertete – Zeitrechnung für ein einmaliges Rückwärtsfahren aufgestellt. Hier bedarf es einer entsprechenden Klärung. In Relation zum Zeitbedarf des Lastwagenzuges vom Beginn des Einbiegens bis in die Unfallstellung wird die Entfernung des Fahrzeuges des Klägers im Zeitpunkte des Beginnes des Einbiegens des Lastwagenzuges unter Heranziehung des Sachverständigen zu ermitteln sein. Bei der Geschwindigkeitsermittlung wird auch auf die vorhandene Bremsspur und die einzuschätzende Anstoßgeschwindigkeit des Fahrzeuges des Klägers Bedacht zu nehmen sein.

Erst nach Klärung des Sachverhaltes in dieser Richtung wird eine abschließende Beurteilung möglich sein, ob der Lenker des Lastwagenzuges gegen eine Vorrangsbestimmung verstoßen hat, oder ob ihm nur die Verletzung eines aus dem absoluten Güterschutz abgeleiteten allgemeinen Gefährdungsverbotes anzulasten ist.

Die Urteile der Untergerichte waren daher aufzuheben.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsmittelverfahrens beruht auf§ 52 ZPO.Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsmittelverfahrens beruht auf Paragraph 52, ZPO.

Textnummer

E800239

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1975:0080OB00219.75.1105.000

Im RIS seit

17.02.2025

Zuletzt aktualisiert am

17.02.2025

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