

TE OGH 1975/6/18 8Ob123/75

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 18.06.1975

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 Fa. G* OHG., *, vertreten durch Dr. Erhard Lanner, Dr. Walter Lanner, Rechtsanwälte in Steyr, wider die beklagte Partei A*, Transportunternehmer, *, vertreten durch Dr. Heinrich Kammerlander jun., Rechtsanwalt in Graz, wegen restlich S 7.793,30 samt Anhang und S 49.426,56 samt Anhang, infolge Revision der klagenden und der beklagten Partei gegen das Teilurteil des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgerichtes vom 26. September 1974, GZ. 5 R 129/74-39, soweit infolge Berufung der klagenden und der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichtes für ZRS. Graz vom 18. Mai 1974, GZ. 16 Cg 68/73-33, teilweise abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Keiner der beiden Revisionen wird Folge gegeben.

Der Beklagte ist schuldig, der Klägerin die mit S 1.989,60 (darin S 240,-- Barauslagen und S 129,60 Umsatzsteuer) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 6. Juli 1970 um ca. 8 Uhr 45 ereignete sich auf der W*-Bundesstraße östlich von G* ein Verkehrsunfall. * S* mußte infolge eines Defektes den von ihm gelenkten LKW. samt Anhänger auf ansteigender Straße vor einer Linkskurve anhalten. Er begab sich zu Fuß nach G*, um dort Hilfe zu holen, ohne jedoch irgendwelche Warnzeichen aufgestellt zu haben. In der Folge beabsichtigte * G*, der mit einem LKW.-Zug gleichfalls in östlicher Richtung unterwegs war, an dem stehenden LKW.-Zug vorbeizufahren. In diesem Augenblick näherte sich aus der Gegenrichtung der von * B* gelenkte, der Klägerin gehörende LKW.-Zug mit Tiefladeanhänger. B* bremste nach Ansichtigwerden des entgegenkommenden LKW.-Zuges und lenkte seinen LKW.-Zug, um einen Frontalzusammenstoß zu vermeiden, von der Fahrbahn nach rechts auf die Straßenböschung, wo sich sein Fahrzeug überschlug. Dieses wurde schwer beschädigt. Der Lenker des Fahrzeuges des Beklagten wurde einer Übertretung nach § 451 StG, weil er den havarierten LKW.-Zug ohne Aufstellung eines Warndreieckes oder Vornahme sonstiger Sicherungsvorkehrungen verlassen habe, rechtskräftig schuldig erkannt. Am 6. Juli 1970 um ca. 8 Uhr 45 ereignete sich auf der W*-Bundesstraße östlich von G* ein Verkehrsunfall. * S* mußte infolge eines Defektes den von ihm gelenkten LKW. samt Anhänger auf ansteigender Straße vor einer Linkskurve anhalten. Er begab sich zu Fuß nach G*, um dort Hilfe zu holen, ohne jedoch irgendwelche Warnzeichen aufgestellt zu haben. In der Folge beabsichtigte * G*, der mit einem LKW.-Zug gleichfalls in östlicher Richtung unterwegs war, an dem stehenden LKW.-Zug vorbeizufahren. In diesem Augenblick näherte sich aus der Gegenrichtung der von * B* gelenkte, der Klägerin gehörende LKW.-Zug mit Tiefladeanhänger. B* bremste nach

Ansichtigwerden des entgegenkommenden LKW.-Zuges und lenkte seinen LKW.-Zug, um einen Frontalzusammenstoß zu vermeiden, von der Fahrbahn nach rechts auf die Straßenböschung, wo sich sein Fahrzeug überschlug. Dieses wurde schwer beschädigt. Der Lenker des Fahrzeuges des Beklagten wurde einer Übertretung nach Paragraph 451, StG, weil er den havarierten LKW.-Zug ohne Aufstellung eines Warndreieckes oder Vornahme sonstiger Sicherungsvorkehrungen verlassen habe, rechtskräftig schuldig erkannt.

Die Klägerin behauptet, daß den Lenker des Beklagtenfahrzeuges das Alleinverschulden am Unfall treffe, und macht Ansprüche an Kosten für die Bergung, das Abschleppen und die Reparatur des beschädigten LKWs., Verdienstentgang und ihre abgetretene Schmerzensgeldansprüche ihres Fahrzeuglenkers im Gesamtbetrage von S 203.287,80 samt Anhang geltend.

Der Beklagte wendete ein, daß den Lenker des LKW.-Zuges der Klägerin wegen überhöhter Geschwindigkeit ein derart überwiegendes Verschulden treffe, daß demgegenüber das Verschulden des Lenkers des LKW.-Zuges des Beklagten nicht ins Gewicht falle.

Das Erstgericht sprach der Klägerin S 66.346,53 samt Anhang zu und wies das Mehrbegehren von S 136.941,27 ab.

Das Gericht zweiter Instanz gab den Berufungen beider Parteien teilweise Folge und änderte das Urteil des Erstgerichtes dahin ab, daß es mit Teilurteil der Klägerin einen Betrag von S 111.209,76 samt Anhang zusprach und das Mehrbegehren von S 74.139,84 samt Anhang abwies; hinsichtlich eines Klagsbetrages von S 13.690,-- samt Anhang hob es das Urteil erster Instanz ohne Rechtskraftvorbehalt auf.

Gegen die Entscheidung des Berufungsgerichtes wenden sich die Revisionen beider Parteien aus dem Anfechtungsgrund nach § 503 Z. 4 ZPO. Soweit die Klägerin den Aufhebungsbeschluß mit Revision bekämpft, wurde ihr Rechtsmittel vom Berufungsgericht rechtskräftig zurückgewiesen. Ihre Revision richtet sich gegen die Abweisung eines Betrages von S 7.793, 30 samt Anhang mit dem Antrag auf Abänderung des Teilurteiles des Berufungsgerichtes im Sinne eines Zuspruches dieser Summe. Gegen die Entscheidung des Berufungsgerichtes wenden sich die Revisionen beider Parteien aus dem Anfechtungsgrund nach Paragraph 503, Ziffer 4, ZPO. Soweit die Klägerin den Aufhebungsbeschluß mit Revision bekämpft, wurde ihr Rechtsmittel vom Berufungsgericht rechtskräftig zurückgewiesen. Ihre Revision richtet sich gegen die Abweisung eines Betrages von S 7.793, 30 samt Anhang mit dem Antrag auf Abänderung des Teilurteiles des Berufungsgerichtes im Sinne eines Zuspruches dieser Summe.

Der Beklagte bekämpft das Teilurteil des Berufungsgerichtes, soweit dem Lenker seines Fahrzeuges ein 1/3 übersteigendes Mitverschulden an dem Verkehrsunfall angelastet und der Klägerin demnach ein S 61.783,20 samt Anhang übersteigender Betrag zugesprochen wurde. Er beantragt Abänderung des Teilurteiles zweiter Instanz im Sinne einer Abweisung des den genannten Betrag übersteigenden Zuspruches.

Die Klägerin begehrt in ihrer Revisionsbeantwortung der Revision des Beklagten nicht Folge zu geben.

Der Beklagte hat keine Revisionsbeantwortung erstattet.

Rechtliche Beurteilung

Keine der beiden Revisionen ist gerechtfertigt.

Dem in der Klage als Erstbeklagter in Anspruch genommenen Lenker des Fahrzeuges des Beklagten, * S*, konnte zunächst die Klage nicht zugestellt werden. Er war am Verfahren 1. und 2. Instanz nicht beteiligt und durch die Entscheidungen der Vorinstanzen nicht betroffen. Erst nach Einbringung der Revisionen durch den Kläger und den Beklagten (den ursprünglichen Zweitbeklagten) erging gegen ihn am 27. Februar 1975 ein Versäumnungsurteil, das inzwischen in Rechtskraft erwachsen ist.

Gegenstand des Revisionsverfahrens ist die Schadensteilung.

Diesbezüglich sind die Vorinstanzen, abgesehen von der eingangs gegebenen Unfallsdarstellung, noch von folgenden Feststellungen ausgegangen:

Der Unfall ereignete sich auf der W*-Bundesstraße in der Nähe von Straßenkilometer 106,4. Die Straße verläuft dort von Süden nach Norden und beschreibt in dieser Richtung eine Linkskurve mit einer Steigung von ca. 7 %. Zufolge des kurveninnenseitig ansteigenden Geländes ist die Kurve unübersichtlich und es besteht von Fahrbahnmitte zu Fahrbahnmitte eine Sichtweite von rund 90 m. Die Kurve ist außenseitig überhöht. Die Fahrbahn ist 7,5 m breit und betoniert. Beiderseits der Betonfahrbahn verläuft ein rund 1 m breites Bankett, das kurveninnenseitig in einen

Wassergraben abfällt, aus dem eine steile Böschung aufsteigt. Zur Unfallszeit war die Straße trocken, die Sicht witterungsmäßig nicht behindert. Es war taghell. Der LKW.-Zug des Beklagten war infolge eines Gebrechens in einem Abstand von 0,45 m vorne und 0,55 m hinten von seinem rechten Fahrbahnrand auf der Bundesstraße stehengeblieben und konnte aus dieser Position mit eigener Kraft nicht entfernt werden. Durch dieses Fahrzeug war die Fahrbahnhälfte blockiert. * S* hatte, ohne ein Warndreieck hinter dem Fahrzeug aufzustellen, dieses verlassen, um aus G* Hilfe herbeizuholen. Während dieser Zeit stand der LKW. unbeaufsichtigt auf der Fahrbahn. Obwohl sich hinter dem LKW.-Zug kein Warndreieck befand, war das Fahrzeug aus Richtung G* auf ca. 400 bis 500 m sichtbar. Es nahm aber dem aus Richtung G* kommenden Verkehr die Sicht in die Kurve. * G* kam mit einem schotterbeladenen LKW.-Zug aus Richtung G*. Er hielt zunächst eine Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/h ein und bemerkte aus einer Entfernung von 400 bis 500 m den stehenden LKW.-Zug des Beklagten. G* vermutete, daß in der Gegenrichtung ein Warndreieck aufgestellt sei, und entschloß sich an dem stehenden LKW.-Zug vorbeizufahren, wobei er zur Gänze auf die Gegenfahrbahn ausweichen mußte. Im Hinblick auf die Steigung und die schwere Belastung seines LKW.-Zuges hielt er hierbei eine Geschwindigkeit von 6,5 km/h ein. Während des Vorbeifahrens gewann G* Sicht auf etwa 90 m der Fahrbahn. * B* kam zu diesem Zeitpunkt aus der Gegenrichtung mit dem unbeladenen Tiefladeanhänger der Klägerin gefahren und hielt dabei eine Geschwindigkeit von 78 km/h ein. Als sich der LKW.-Zug G* ungefähr eine Führerhauslänge vor dem Führerhaus des stehenden LKW.-Zuges des Beklagten befand, bemerkte * G* den von * B* gelenkten LKW.-Zug auf eine Entfernung von 90 m. Gleichzeitig nahm B* das Vorbeifahren des von G* gelenkten LKW.-Zuges an dem stehenden LKW.-Zug des Beklagten wahr. G* konnte seinen LKW.-Zug mit Rücksicht auf dessen Gewicht von 29 t und die Steigung der Straße nur leicht beschleunigen. Als B* erkannte, daß durch ein Bremsmanöver allein ein Zusammenstoß mit dem von G* gelenkten LKW.-Zug nicht zu vermeiden war, lenkte er seinen LKW.-Zug von der Straße weg, geriet in den Wassergraben und das Fahrzeug stürzte um. Beim Abkommen von der Straße betrug die Geschwindigkeit des LKW.-Zuges 44 km/h. Vom Ansichtigwerden des entgegenkommenden LKW.-Zuges bis zum Wirksamwerden der Bremsung benötigte B* eine Reaktionszeit von 2,1 Sekunden. Bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 60 km/h hätte B* den LKW.-Zug vor einem Zusammenstoß mit dem von G* gelenkten LKW.-Zug zum Stehen bringen können.

Das Erstgericht nahm eine Verschuldensaufteilung im Verhältnis von 2 : 1 zu Lasten des Lenkers des LKW.-Zuges der Klägerin vor. Das Verschulden des Lenkers des LKW.-Zuges des Beklagten liege gemäß der strafgerichtlichen Verurteilung in der Unterlassung entsprechender Sicherheitsvorkehrungen. Dem Lenker des LKW.-Zuges der Klägerin falle dagegen eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 18 km/h und eine Reaktionsverspätung von ca. 1 Sekunde zur Last. Sein Mitverschulden überwiege daher erheblich das Verschulden des Lenkers des LKW.-Zuges des Beklagten.

Das Berufungsgericht legte seinem Teilurteil die erstgerichtlichen Feststellungen zugrunde, gelangte aber zu einer teilweise abweichenden rechtlichen Beurteilung. Werde davon ausgegangen, daß der Lenker des Fahrzeuges des Beklagten durch Unterlassung der Aufstellung von Warnvorrichtungen einen schweren Verkehrsverstoß begangen und hiedurch auch die einleitende Unfallsursache gesetzt habe, während der Lenker des Fahrzeuges der Klägerin die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten und geringfügig verspätet reagiert habe, so sei dem Lenker des Fahrzeuges des Beklagten – auch unter Berücksichtigung der Betriebsgefahr der beiden Fahrzeuge – ein, wenn auch nur geringfügig größeres Verschulden anzulasten als jenem des Fahrzeuges der Klägerin, was eine Schadensaufteilung im Verhältnis von 2 : 3 zu Lasten des Beklagten angemessen erscheinen lasse.

1.) Zur Revision der Klägerin:

Die Klägerin ist der Auffassung, daß dem Lenker ihres LKW.-Zuges an dem Verkehrsunfall nur ein Mitverschulden im Ausmaß von einem Drittel anzulasten sei. Der Lenker habe den Grundsatz des Fahrens auf Sicht nicht verletzt. Die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei LKW.-Zügen stelle zwar die Übertretung einer Schutznorm dar, diese bezwecke aber nur die Vermeidung jener Gefahren, die sich speziell aus dem Betrieb von LKW.-Zügen, etwa eine Querstellung infolge Überbremsung, ergäben. Auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h hätte der LKW.-Zug der Klägerin zur Vermeidung eines Frontalzusammenstoßes von der Fahrbahn weggelenkt werden müssen. Schließlich sei durch die längere Bremsansprechzeit des druckluftgebremsten LKW.-Zuges die Zeitspanne vom Beginn der Bremsreaktion des Lenkers bis zur Abzeichnung von Bremsspuren tatsächlich kürzer als 1,1 Sekunden gewesen, wodurch sein Mitverschulden geringer zu bemessen sei.

Was zunächst den Schutzbereich der Vorschrift des § 58 Abs. 1 Z. 2 lit. e KDV anlangt, ist dem Berufungsgericht

beizupflichten, daß die dort vorgesehene Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit für Kraftwagenzüge auf die Vermeidung aller Gefahren abzielt, die sich aus der mit Rücksicht auf die Art solcher Fahrzeuge erhöhten Betriebsgefahr bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ergeben, so auch auf die im Vergleich zu anderen Fahrzeugen größere Masse und geringere Bremsverzögerung. Dafür, daß der Schutzbereich der genannten Vorschrift etwa nur die Vermeidung der durch Überbremsung verursachten Gefahr, wie etwa Querstellen des Fahrzeuges und dergleichen bezwecke, nicht aber, wie im vorliegenden Fall, die durch den längeren Bremsweg erhöhte Gefahr der Kollision mit entgegenkommenden überholenden Fahrzeugen, bietet die Bestimmung des § 58 Abs. 1 Z. 2 lit. e KDV keinerlei Anhaltspunkte. Was zunächst den Schutzbereich der Vorschrift des Paragraph 58, Absatz eins, Ziffer 2, Litera e, KDV anlangt, ist dem Berufungsgericht beizupflichten, daß die dort vorgesehene Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit für Kraftwagenzüge auf die Vermeidung aller Gefahren abzielt, die sich aus der mit Rücksicht auf die Art solcher Fahrzeuge erhöhten Betriebsgefahr bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ergeben, so auch auf die im Vergleich zu anderen Fahrzeugen größere Masse und geringere Bremsverzögerung. Dafür, daß der Schutzbereich der genannten Vorschrift etwa nur die Vermeidung der durch Überbremsung verursachten Gefahr, wie etwa Querstellen des Fahrzeuges und dergleichen bezwecke, nicht aber, wie im vorliegenden Fall, die durch den längeren Bremsweg erhöhte Gefahr der Kollision mit entgegenkommenden überholenden Fahrzeugen, bietet die Bestimmung des Paragraph 58, Absatz eins, Ziffer 2, Litera e, KDV keinerlei Anhaltspunkte.

Mit der Behauptung, auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h wäre eine Kollision des LKW.-Zuges der Klägerin mit dem von G* gelenkten LKW.-Zug ohne Weglenken von der Straße nicht vermeidbar gewesen, entfernt sich die Klägerin in unzulässiger Weise von den Feststellungen der Vorinstanzen (Ersturteil S. 9), wonach bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h am Beginn der Bremsspuren hinterlassung die Möglichkeit bestanden hätte, das Fahrzeug der Klägerin noch auf der Straße zum Stillstand zu bringen, ohne daß eine Kollision mit dem von G* gelenkten LKW.-Zug erfolgt wäre. Insoweit ist daher die Revision nicht gesetzmäßig ausgeführt. Das Vorbringen der Klägerin bezüglich der bei luftdruckgebremsten LKW.-Zügen längeren Bremsansprechzeit von 0,5 bis 0,6 Sekunden vom Beginn der Bremsung bis zur Hinterlassung von Bremsspuren stellt, worauf schon das Berufungsgericht zutreffend verwiesen hat, eine im Rechtsmittelverfahren unbeachtliche Neuerung dar, zumal diesem Vorbringen auch nicht die von der Klägerin behauptete Notorietät bei gemessen werden kann. Darüber hinaus hat das Berufungsgericht bei der Verschuldensabwägung dem Lenker des LKW.-Zuges der Klägerin ohnehin nur eine geringfügig verspätete Reaktion angelastet.

2.) Zur Revision des Beklagten:

Der Beklagte ist der Auffassung, daß dem Lenker seines LKW.-Zuges nur ein Mitverschulden an dem Verkehrsunfall im Ausmaß von einem Drittel angelastet werden könne. * S* habe zwar durch Unterlassung der Sicherung des durch einen mechanischen Schaden auf der Straße zum Stillstand gekommenen LKW.-Zuges die Vorschrift des § 89 Abs. 2 StVO, übertreten, doch hätte dies die anderen Verkehrsteilnehmer nicht jedweder Vorsichtspflicht enthoben. Er habe darauf vertrauen dürfen, daß sich die anderen Verkehrsteilnehmer an die geltenden Verkehrsvorschriften halten. Das Verschulden des Lenkers des LKW.-Zuges der Klägerin, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritten und um über eine Sekunde verspätet reagiert habe, überwiege bei weitem das Verschulden des S*, wobei noch die besondere Betriebsgefahr des mit überhöhter Geschwindigkeit bergabfahrenden LKW.-Zuges gegenüber dem zum Stillstand gekommenen LKW.-Zug des Beklagten ins Gewicht falle. Der Beklagte ist der Auffassung, daß dem Lenker seines LKW.-Zuges nur ein Mitverschulden an dem Verkehrsunfall im Ausmaß von einem Drittel angelastet werden könne. * S* habe zwar durch Unterlassung der Sicherung des durch einen mechanischen Schaden auf der Straße zum Stillstand gekommenen LKW.-Zuges die Vorschrift des Paragraph 89, Absatz 2, StVO, übertreten, doch hätte dies die anderen Verkehrsteilnehmer nicht jedweder Vorsichtspflicht enthoben. Er habe darauf vertrauen dürfen, daß sich die anderen Verkehrsteilnehmer an die geltenden Verkehrsvorschriften halten. Das Verschulden des Lenkers des LKW.-Zuges der Klägerin, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritten und um über eine Sekunde verspätet reagiert habe, überwiege bei weitem das Verschulden des S*, wobei noch die besondere Betriebsgefahr des mit überhöhter Geschwindigkeit bergabfahrenden LKW.-Zuges gegenüber dem zum Stillstand gekommenen LKW.-Zug des Beklagten ins Gewicht falle.

Der Beklagte übersieht zunächst, daß sich der Lenker seines LKW.-Zuges nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann, weil er ihm im Straßenverkehr obliegende Pflichten, diesfalls die im § 89 Abs. 2 StVO, und in den §§ 1 ff. Warneinrichtungsverordnung normierte Verpflichtung zur Sicherung seines an einer unübersichtlichen Straßenstelle

zum Stillstand gekommenen LKW.-Zuges, nicht erfüllt hat (ZVR 1967/29, ZVR 1968/199 u.a.). Der Vertrauensgrundsatz befreit nicht von der Verantwortlichkeit für eigenes, zufolge eines Verstoßes gegen Verkehrsvorschriften schuldhaftes Fehlverhalten (ZVR 1967/245 u.a.). Wenn auch durch die überhöhte Geschwindigkeit des bergabfahrenden LKW.-Zuges der Klägerin dessen Betriebsgefahr erhöht wurde, darf andererseits nicht außer acht gelassen werden, daß dies auch bezüglich der Betriebsgefahr des vor einer unübersichtlichen Kurve ohne Absicherung gegenüber dem hiedurch beeinträchtigten Gegenverkehr (vgl. hiezu 2 Ob 348/74) auf der Fahrbahn stehenden LKW.-Zug des Beklagten gilt. Dem Berufungsgericht ist daher beizupflichten, daß die Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahren kein wesentliches Überwiegen der vom LKW.-Zug der Klägerin ausgehenden Betriebsgefahr ergibt. Der Beklagte übersieht zunächst, daß sich der Lenker seines LKW.-Zuges nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann, weil er ihm im Straßenverkehr obliegende Pflichten, diesfalls die im Paragraph 89, Absatz 2, StVO, und in den Paragraphen eins, ff. Warneinrichtungsverordnung normierte Verpflichtung zur Sicherung seines an einer unübersichtlichen Straßenstelle zum Stillstand gekommenen LKW.-Zuges, nicht erfüllt hat (ZVR 1967/29, ZVR 1968/199 u.a.). Der Vertrauensgrundsatz befreit nicht von der Verantwortlichkeit für eigenes, zufolge eines Verstoßes gegen Verkehrsvorschriften schuldhaftes Fehlverhalten (ZVR 1967/245 u.a.). Wenn auch durch die überhöhte Geschwindigkeit des bergabfahrenden LKW.-Zuges der Klägerin dessen Betriebsgefahr erhöht wurde, darf andererseits nicht außer acht gelassen werden, daß dies auch bezüglich der Betriebsgefahr des vor einer unübersichtlichen Kurve ohne Absicherung gegenüber dem hiedurch beeinträchtigten Gegenverkehr vergleiche hiezu 2 Ob 348/74) auf der Fahrbahn stehenden LKW.-Zug des Beklagten gilt. Dem Berufungsgericht ist daher beizupflichten, daß die Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahren kein wesentliches Überwiegen der vom LKW.-Zug der Klägerin ausgehenden Betriebsgefahr ergibt.

Bei Gegenüberstellung des Fehlverhaltens des Lenkers des LKW.-Zuges des Beklagten, der durch Unterlassung der Aufstellung von Warnvorrichtungen einen schwerwiegenden Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften begangen und die einleitende Unfallsursache gesetzt hat, und des Lenkers des LKW.-Zuges der Klägerin, dem eine nicht unbedeutende Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine verspätete Bremsreaktion anzulasten sind, ergibt sich doch eine größere Verschuldenskomponente des Lenkers des LKW.-Zuges des Beklagten. In der Schadensaufteilung im Verhältnis von 2 : 3 zu Lasten des Beklagten ist daher keine unrichtige rechtliche Beurteilung durch das Berufungsgericht zu erblicken.

Beiden Revisionen war daher der Erfolg zu versagen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 41, 50 ZPO. Die Kostenentscheidung beruht auf Paragraphen 41, 50, ZPO.

Textnummer

E800236

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1975:0080OB00123.75.0618.000

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