

TE OGH 2025/6/3 2Ob76/25b

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 03.06.2025

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Musger als Vorsitzenden sowie die Hofräte MMag. Sloboda, Dr. Thunhart, Dr. Kikinger und die Hofrätin Mag. Fitz als weitere Richterin und weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei M*, vertreten durch Dr. Markus Löscher, LL.M., Rechtsanwalt in Wiener Neustadt, gegen die beklagte Partei Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, Wien 3, Schwarzenbergplatz 7, vertreten durch Rechtsanwälte Gruber Partnerschaft KG in Wien, wegen zuletzt 28.550 EUR sA und Feststellung, über die außerordentliche Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichts Wiener Neustadt als Berufungsgericht vom 6. März 2025, GZ 19 R 92/24a-52, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Die außerordentliche Revision wird gemäß § 508a Abs 2 ZPO mangels der Voraussetzungen des § 502 Abs 1 ZPO zurückgewiesen. Die außerordentliche Revision wird gemäß Paragraph 508 a, Absatz 2, ZPO mangels der Voraussetzungen des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO zurückgewiesen.

Text

Begründung:

[1] Der Kläger wurde als Lenker seines PKW bei einer Frontalkollision mit einem entgegenkommenden Sattelzugfahrzeug mit rumänischen Kennzeichen verletzt.

[2] Die Vorinstanzen wiesen die Schadenersatzklage ab. Sie verneinten einen schuldhaften Verstoß des Lenkers des Sattelzugfahrzeugs gegen § 7 Abs 1 und 2 StVO, weil das Überragen der Fahrbahnhälfte (nur) mit dem hinteren Teil des Sattelzugs aufgrund der Straßengegebenheiten unvermeidbar gewesen sei. Der Kläger sei hingegen mit überhöhter Geschwindigkeit in die Kurve eingefahren und habe ohne Notwendigkeit eine derart starke Bremsung eingeleitet, dass er über die Fahrbahnmitte geschlittert und mit der Front des Zugfahrzeugs kollidiert sei. Die bloß gewöhnliche Betriebsgefahr des Sattelzugs trete hinter das Verschulden des Klägers zurück. [2] Die Vorinstanzen wiesen die Schadenersatzklage ab. Sie verneinten einen schuldhaften Verstoß des Lenkers des Sattelzugfahrzeugs gegen Paragraph 7, Absatz eins und 2 StVO, weil das Überragen der Fahrbahnhälfte (nur) mit dem hinteren Teil des Sattelzugs aufgrund der Straßengegebenheiten unvermeidbar gewesen sei. Der Kläger sei hingegen mit überhöhter Geschwindigkeit in die Kurve eingefahren und habe ohne Notwendigkeit eine derart starke Bremsung eingeleitet, dass er über die Fahrbahnmitte geschlittert und mit der Front des Zugfahrzeugs kollidiert sei. Die bloß gewöhnliche Betriebsgefahr des Sattelzugs trete hinter das Verschulden des Klägers zurück.

[3] Die dagegen gerichtete außerordentliche Revision des Klägers ist mangels Aufzeigens einer Rechtsfrage der Qualität des § 502 Abs 1 ZPO nicht zulässig. [3] Die dagegen gerichtete außerordentliche Revision des Klägers ist mangels Aufzeigens einer Rechtsfrage der Qualität des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO nicht zulässig.

Rechtliche Beurteilung

1. Verstoß gegen § 7 Abs 1 und 2 StVO. Verstoß gegen Paragraph 7, Absatz eins und 2 StVO

[4] 1.1. Leitlinien sind Bodenmarkierungen, die nicht wie Sperrlinien Gebote oder Verbote bewirken, sondern lediglich dazu dienen, den Verkehr zu leiten und zu ordnen. Das Überfahren einer – auch hier bei der Unfallörtlichkeit vorhandenen – Leitlinie ist durch das Gesetz nicht verboten (RS0073415; RS0053083 [T4]). Allerdings liegt dem Begriff der Fahrbahnmitte – dem Grundsatz der allgemeinen Fahrordnung entsprechend – der Gedanke zu Grunde, dass sie als Trennungslinie für die Abwicklung des Verkehrs in die entgegengesetzten Richtungen zu gelten hat (RS0073192). Die Einhaltung des allgemeinen Rechtsfahrgebots gemäß § 7 Abs 1 StVO setzt daher eine Fahrlinie voraus, die sich soweit von der Fahrbahnmitte entfernt befindet, dass sich angesichts der jeweils eingehaltenen Geschwindigkeiten ein ausreichender seitlicher Sicherheitsabstand zwischen den einander begegnenden Fahrzeugen einhalten lässt (RS0073501 [T1]). [4] 1.1. Leitlinien sind Bodenmarkierungen, die nicht wie Sperrlinien Gebote oder Verbote bewirken, sondern lediglich dazu dienen, den Verkehr zu leiten und zu ordnen. Das Überfahren einer – auch hier bei der Unfallörtlichkeit vorhandenen – Leitlinie ist durch das Gesetz nicht verboten (RS0073415; RS0053083 [T4]). Allerdings liegt dem Begriff der Fahrbahnmitte – dem Grundsatz der allgemeinen Fahrordnung entsprechend – der Gedanke zu Grunde, dass sie als Trennungslinie für die Abwicklung des Verkehrs in die entgegengesetzten Richtungen zu gelten hat (RS0073192). Die Einhaltung des allgemeinen Rechtsfahrgebots gemäß Paragraph 7, Absatz eins, StVO setzt daher eine Fahrlinie voraus, die sich soweit von der Fahrbahnmitte entfernt befindet, dass sich angesichts der jeweils eingehaltenen Geschwindigkeiten ein ausreichender seitlicher Sicherheitsabstand zwischen den einander begegnenden Fahrzeugen einhalten lässt (RS0073501 [T1]).

[5] 1.2. Das Überfahren der Fahrbahnmitte (nur) durch den hinteren Teil des Sattelzugs war aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für dessen Lenker unvermeidbar und bildet daher keinen schuldhaften Verstoß gegen § 7 Abs 1 und Abs 2 StVO. Allein der Umstand, dass eine Straße befahren wird, auf der sich ein teilweises Überfahren der Fahrbahnmitte (in Kurvenbereichen) nicht vermeiden lässt, begründet noch keinen Verstoß gegen § 7 Abs 1 StVO. Vielmehr zieht die (teilweise) unvermeidbare Benützung der für den Gegenverkehr bestimmten Fahrbahnhälfte nach der Rechtsprechung (nur) die Verpflichtung nach sich, sein Fahrverhalten an die Verkehrssituation – etwa durch Bremsen, Anhalten oder Abgabe von Warnsignalen – anzupassen (vgl RS0073646). Wenn die Vorinstanzen dem Lenker des Sattelzugs daher allein aufgrund der Benützung der (engen) Straße keinen Verstoß gegen § 7 Abs 1 StVO angelastet haben, ist dies nicht korrekturbedürftig. [5] 1.2. Das Überfahren der Fahrbahnmitte (nur) durch den hinteren Teil des Sattelzugs war aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für dessen Lenker unvermeidbar und bildet daher keinen schuldhaften Verstoß gegen Paragraph 7, Absatz eins und Absatz 2, StVO. Allein der Umstand, dass eine Straße befahren wird, auf der sich ein teilweises Überfahren der Fahrbahnmitte (in Kurvenbereichen) nicht vermeiden lässt, begründet noch keinen Verstoß gegen Paragraph 7, Absatz eins, StVO. Vielmehr zieht die (teilweise) unvermeidbare Benützung der für den Gegenverkehr bestimmten Fahrbahnhälfte nach der Rechtsprechung (nur) die Verpflichtung nach sich, sein Fahrverhalten an die Verkehrssituation – etwa durch Bremsen, Anhalten oder Abgabe von Warnsignalen – anzupassen vergleiche RS0073646). Wenn die Vorinstanzen dem Lenker des Sattelzugs daher allein aufgrund der Benützung der (engen) Straße keinen Verstoß gegen Paragraph 7, Absatz eins, StVO angelastet haben, ist dies nicht korrekturbedürftig.

2. Außergewöhnliche Betriebsgefahr

[6] 2.1. Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne von § 9 Abs 2 EKHG ist immer dann anzunehmen, wenn die Gefährlichkeit, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Fahrzeugs verbunden ist, dadurch vergrößert wird, dass besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Verlauf der Dinge nicht schon deshalb vorliegen, weil ein Fahrzeug im Betrieb ist (RS0058461 [T4]; RS0058467; RS0058586). Der Unterschied zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr ist funktionell darin zu erblicken, dass zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, dass ein Fahrzeug überhaupt in Betrieb gesetzt wurde (RS0058467). [6] 2.1. Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne von Paragraph 9, Absatz 2, EKHG ist immer dann anzunehmen, wenn die

Gefährlichkeit, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Fahrzeugs verbunden ist, dadurch vergrößert wird, dass besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Verlauf der Dinge nicht schon deshalb vorliegen, weil ein Fahrzeug im Betrieb ist (RS0058461 [T4]; RS0058467; RS0058586). Der Unterschied zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr ist funktionell darin zu erblicken, dass zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, dass ein Fahrzeug überhaupt in Betrieb gesetzt wurde (RS0058467).

[7] 2.2. Die Frage, ob der Unfall unmittelbar durch eine außergewöhnliche Betriebsgefahr ausgelöst wurde, kann immer nur an Hand der Umstände des einzelnen Falls gelöst werden (RS0058444) und wirft daher abgesehen grober Fehlbeurteilung keine Rechtsfrage der Qualität des § 502 Abs 1 ZPO auf. [7] 2.2. Die Frage, ob der Unfall unmittelbar durch eine außergewöhnliche Betriebsgefahr ausgelöst wurde, kann immer nur an Hand der Umstände des einzelnen Falls gelöst werden (RS0058444) und wirft daher abgesehen grober Fehlbeurteilung keine Rechtsfrage der Qualität des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO auf.

[8] 2.3. Der Oberste Gerichtshof hat schon festgehalten, dass das minimale Überschreiten der Fahrbahnmitte bei sonst unauffälligem Fahrverhalten keine außergewöhnliche Betriebsgefahr begründet (2 Ob 148/21k Rz 3). Wenn die Vorinstanzen in der bloßen, in ihrem Ausmaß nicht näher feststehenden Überschreitung der Fahrbahnmitte (nur) mit dem Sattelanhänger noch keine außergewöhnliche Betriebsgefahr erblickt haben, ist dies nicht korrekturbedürftig, gehen doch allfällige Unklarheiten im Zusammenhang mit dem Vorliegen außergewöhnlicher Betriebsgefahr nach allgemeinen Beweislastregeln (vgl RS0037797) zu Lasten des Geschädigten (Schauer in Schwimann/Kodek5 § 9 EKHG Rz 57; Neumayr in Schwimann/Neumayr6 § 9 EKHG Rz 21). [8] 2.3. Der Oberste Gerichtshof hat schon festgehalten, dass das minimale Überschreiten der Fahrbahnmitte bei sonst unauffälligem Fahrverhalten keine außergewöhnliche Betriebsgefahr begründet (2 Ob 148/21k Rz 3). Wenn die Vorinstanzen in der bloßen, in ihrem Ausmaß nicht näher feststehenden Überschreitung der Fahrbahnmitte (nur) mit dem Sattelanhänger noch keine außergewöhnliche Betriebsgefahr erblickt haben, ist dies nicht korrekturbedürftig, gehen doch allfällige Unklarheiten im Zusammenhang mit dem Vorliegen außergewöhnlicher Betriebsgefahr nach allgemeinen Beweislastregeln vergleiche RS0037797) zu Lasten des Geschädigten (Schauer in Schwimann/Kodek5 Paragraph 9, EKHG Rz 57; Neumayr in Schwimann/Neumayr6 Paragraph 9, EKHG Rz 21).

[9] 3. Die Beurteilung des Berufungsgerichts, dass die gewöhnliche Betriebsgefahr hinter das Verschulden des Klägers zurücktrete (RS0058551), ist nicht zu beanstanden. Nach der allgemeinen Anordnung des § 20 Abs 1 StVO ist die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen Umständen, somit auch dem Fahrkönnen des Fahrzeuglenkers anzupassen. Der Fahrzeuglenker hat daher nach ständiger Rechtsprechung eine Geschwindigkeit zu wählen, die es ihm unter Berücksichtigung seines Fahrkönnens und der vorliegenden Verhältnisse (Witterung, Straße, etc) ermöglicht, das Fahrzeug jederzeit zu beherrschen (RS0074573; RS0074687; RS0073306). Als zulässige Geschwindigkeit in einer Kurve ist nicht diejenige anzusehen, welche aufgrund der technischen Fahreigenschaften des benützten Fahrzeugs das Befahren der Kurve bei einigem Fahrkönnen gerade noch zulässt, sondern allein die, welche vom Standpunkt der Sicherheit das risikolose Durchfahren gewährleistet (RS0074599; RS0075014). [9] 3. Die Beurteilung des Berufungsgerichts, dass die gewöhnliche Betriebsgefahr hinter das Verschulden des Klägers zurücktrete (RS0058551), ist nicht zu beanstanden. Nach der allgemeinen Anordnung des Paragraph 20, Absatz eins, StVO ist die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen Umständen, somit auch dem Fahrkönnen des Fahrzeuglenkers anzupassen. Der Fahrzeuglenker hat daher nach ständiger Rechtsprechung eine Geschwindigkeit zu wählen, die es ihm unter Berücksichtigung seines Fahrkönnens und der vorliegenden Verhältnisse (Witterung, Straße, etc) ermöglicht, das Fahrzeug jederzeit zu beherrschen (RS0074573; RS0074687; RS0073306). Als zulässige Geschwindigkeit in einer Kurve ist nicht diejenige anzusehen, welche aufgrund der technischen Fahreigenschaften des benützten Fahrzeugs das Befahren der Kurve bei einigem Fahrkönnen gerade noch zulässt, sondern allein die, welche vom Standpunkt der Sicherheit das risikolose Durchfahren gewährleistet (RS0074599; RS0075014).

[10] Wenn die Vorinstanzen dem Kläger aufgrund der Einhaltung einer Geschwindigkeit, bei der das Durchfahren der Kurve eine „sehr anspruchsvolle Fahraufgabe“ im „unmittelbaren Nahbereich des fahrdynamischen Grenzzustandes bzw der Beherrschbarkeit eines PKW“ ist, einen Verstoß gegen § 20 Abs 1 StVO angelastet haben, entspricht dies den dargestellten Grundsätzen der Rechtsprechung. [10] Wenn die Vorinstanzen dem Kläger aufgrund der Einhaltung einer

Geschwindigkeit, bei der das Durchfahren der Kurve eine „sehr anspruchsvolle Fahraufgabe“ im „unmittelbaren Nahbereich des fahrdynamischen Grenzzustandes bzw der Beherrschbarkeit eines PKW“ ist, einen Verstoß gegen Paragraph 20, Absatz eins, StVO angelastet haben, entspricht dies den dargestellten Grundsätzen der Rechtsprechung.

[11] Die von der Revision ins Treffen geführte Entscheidung 2 Ob 160/16t ist nicht einschlägig, weil sie einen Unfall eines Motorradlenkers betraf, der auf annähernd gerader Strecke wegen eines auf der Fahrbahn liegenden Teils zu Sturz kam, mit dem er nicht rechnen musste.

[12] 4. Widersprüchliche Feststellungen, die eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung begründen könnten, liegen ebenso wenig vor wie der behauptete Verfahrens-verstoß des Berufungsgericht (§ 510 Abs 3 ZPO). [12] 4. Widersprüchliche Feststellungen, die eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung begründen könnten, liegen ebenso wenig vor wie der behauptete Verfahrens-verstoß des Berufungsgericht (Paragraph 510, Absatz 3, ZPO).

Textnummer

E144776

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2025:0020OB00076.25B.0603.000

Im RIS seit

04.07.2025

Zuletzt aktualisiert am

21.05.2026

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