

TE OGH 2008/10/30 2Ob44/08x

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.10.2008

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden und durch die Hofräte Dr. Veith, Dr. Grohmann, Dr. E. Solé und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei mj Julia H*****, geboren am 10. Dezember 1994, *****, vertreten durch die Mutter Petra H*****, diese vertreten durch Dr. Riedl & Dr. Ludwig Rechtsanwälte GmbH in Haag, gegen die beklagten Parteien 1.) Markus T*****, 2.) Gerlinde S*****, und 3.) O***** AG, *****, sämtliche vertreten durch Dr. Wolfgang Dartmann und andere Rechtsanwälte in Linz, wegen Feststellung (Streitwert: 30.000 EUR), über die Revisionen sämtlicher Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 29. November 2007, GZ 13 R 154/07y-23, womit infolge Berufungen sämtlicher Parteien das Urteil des Landesgerichts St. Pölten vom 20. April 2007, GZ 1 Cg 151/05t-17, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung beschlossen und zu Recht erkannt:

Spruch

- 1.) Die Revision der klagenden Partei wird zurückgewiesen.
- 2.) Der Revision der beklagten Parteien wird teilweise Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden dahin abgeändert, dass diese zu lauten haben:

Es wird festgestellt, dass die beklagten Parteien der klagenden Partei zur ungeteilten Hand für sämtliche künftigen aus dem Verkehrsunfall vom 11. 4. 2005 resultierenden Spät- und Dauerfolgen im Ausmaß von 50 % zu haften haben, wobei die Haftung der drittbeklagten Partei mit der im Unfallszeitpunkt geltenden Haftpflichtversicherungssumme aus dem Haftpflichtversicherungsvertrag zwischen der zweitbeklagten und der drittbeklagten Partei betreffend den PKW Opel Corsa mit dem Kennzeichen ***** begrenzt ist.

Das Mehrbegehren auf Feststellung der Haftung der beklagten Parteien für sämtliche künftigen aus dem Verkehrsunfall vom 11. 4. 2005 resultierenden Spät- und Dauerfolgen im Ausmaß weiterer 50 % wird abgewiesen.

- 3.) Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit 781,39 EUR (darin 80,26 EUR Barauslagen und 116,86 EUR USt) bestimmten Verfahrenskosten aller drei Instanzen binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 11. 4. 2005 ereignete sich im Ortsgebiet von Ennsdorf auf der „alten B 1“ (in der Folge nur: B 1) auf Höhe der Kreuzung mit dem Leitenweg ein Verkehrsunfall, bei dem die damals 10 Jahre und 4 Monate alte Klägerin beim Überqueren der Fahrbahn mit Rollerskates von dem von Kathrin V***** gelenkten PKW VW Golf, behördliches Kennzeichen *****, niedergestoßen wurde. Die Klägerin wurde dabei schwer verletzt.

Die 6,8 m breite Fahrbahn der B 1 wird durch eine Leitlinie in 2 Hälften geteilt. Sie beschreibt im Unfallbereich eine geringfügige Rechtskurve und verläuft danach über eine Strecke von zumindest 250 m annähernd geradlinig und

übersichtlich. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit betrug 70 km/h. Der Erstbeklagte fuhr gegen 17:35 Uhr mit dem von der Zweitbeklagten gehaltenen und bei der drittbeklagten Partei haftpflichtversicherten PKW Opel Corsa, behördliches Kennzeichen (richtig) *****, bei Tageslicht und trockener Fahrbahn auf der B 1 Richtung Enns. Wegen eines Unfalls auf der Westautobahn A 1 wurde damals der Verkehr über das Ortsgebiet von Ennsdorf umgeleitet. In Fahrtrichtung des Erstbeklagten hatte sich deshalb ein hauptsächlich durch LKW-Züge verursachter Rückstau gebildet, während der Gegenverkehr nicht beeinträchtigt war. Als der Erstbeklagte die Kreuzung mit dem Leitenweg erreichte, befand sich die Kolonne vor ihm im Stillstand. Er hielt das Beklagtenfahrzeug knapp vor der Kreuzung an. Vor ihm stand ein Sattelzug, der den Kreuzungsbereich blockierte.

Unterdessen näherte sich die Klägerin auf ihren Rollerskates auf dem aus Sicht des Erstbeklagten von rechts einmündenden Fahrbahnteil des Leitenwegs der B 1. In ihrer Begleitung befand sich ihre ca gleichaltrige Freundin Michaela Z*****, die auf einem Fahrrad fuhr. Die beiden Mädchen beabsichtigten, die B 1 in gerader Richtung zu überqueren. Am Beginn des Mündungstrichters war auf dem Leitenweg das Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ angebracht. Angesichts des die Kreuzung blockierenden Sattelzugs blieben die Mädchen vor der Kreuzung stehen. Nach ca einer Minute fuhr der Sattelzug ein Stück nach vor und hielt wieder an, sodass zwischen diesem Fahrzeug und dem Beklagtenfahrzeug eine mehr als 20 m große Lücke entstand.

Der Erstbeklagte blieb weiterhin vor der Kreuzung stehen und gab den beiden Mädchen „ein Handzeichen, dass sie die B 1 überqueren könnten“. Ob zu diesem Zeitpunkt aus der Gegenrichtung ein Fahrzeug kam, konnte der Erstbeklagte - vermutlich wegen des sichtbehindernden Sattelzugs - nicht sehen. Das Handzeichen war derart, dass er aus dem Handgelenk mit der Handfläche von rechts nach links deutete. Die Radfahlerin und mit größter Wahrscheinlichkeit auch die Klägerin verstanden das Handzeichen dahingehend, dass sie die B 1 überqueren könnten. Sie setzten sich in Bewegung und begannen in einem Abstand von 11 m zum Heck des Sattelzugs die B 1 zu überqueren. Dabei befand sich die Radfahlerin schräg rechts vor der Klägerin. Die Mädchen hielten eine Geschwindigkeit ein, die jener eines schnell gehenden Fußgängers entsprach.

Nachdem sie den - aus Sicht des Erstbeklagten - rechten Fahrstreifen der B 1 überquert hatten, bewegten sie sich, ohne in der Fahrbahnmitte neuerlich anzuhalten und ohne auf den von rechts kommenden Verkehr zu achten, hinter der linken hinteren Sattelzugecke hervor und in den linken Fahrstreifen der B 1 hinein. Dort wurden sie von dem mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h aus Richtung Enns kommenden VW Golf erfasst und zu Boden geschleudert.

Zur Unfallszeit waren die Klägerin ca 1,55 m und ihre Freundin ca 1,52 m groß. Beide hatten in der vierten Klasse Volksschule an einem von Gendarmeriebeamten geleiteten Verkehrsunterricht teilgenommen und auch den in der vierten Klasse üblichen Radfahrerkurs absolviert. Die Prüfung zur Erlangung des „Radfahrerführerscheins“ war erst für einen nach dem Unfallstag gelegenen Termin vorgesehen.

Die Klägerin erlitt bei dem Unfall mehrere Knochenbrüche, eine Lungenquetschung und eine schwere Schädel-Hirn-Verletzung mit schwersten körperlichen und psychischen Dauerfolgen. Der Eintritt derzeit noch nicht vorhersehbarer Folgen und Komplikationen kann nicht ausgeschlossen werden.

Die Klägerin beehrte die Feststellung der Haftung der beklagten Parteien - jene der drittbeklagten Partei beschränkt auf die im Unfallszeitpunkt geltende Haftpflichtversicherungssumme aus dem den Opel Corsa betreffenden Haftpflichtversicherungsvertrag - für sämtliche künftigen Schäden aus dem Unfall vom 11. 4. 2005. Sie brachte vor, der Erstbeklagte habe sie und ihre Freundin „über die Straße gewunken“. Es habe ihm aufgrund des Alters der beiden Mädchen bewusst sein müssen, dass diese aufgrund des Handzeichens darauf vertrauen würden, dass ein ungehindertes Queren der gesamten B 1 möglich sei. Die Mädchen hätten das Handzeichen auch tatsächlich so verstanden. Hätte der Erstbeklagte nicht gedeutet, hätten sie von der Überquerung Abstand genommen. Der Erstbeklagte habe keine ausreichende Sicht auf den Gegenverkehrsbereich gehabt. Dass er unter diesen Umständen dennoch das Handzeichen gegeben habe, begründe sein alleiniges Verschulden am darauffolgenden Unfall.

Die beklagten Parteien bestritten das Klagebegehren und wandten ein, der Erstbeklagte habe mit seinem Handzeichen lediglich zu verstehen gegeben, dass er weiter stehen bleiben und den Mädchen das Passieren des Beklagtenfahrzeugs ermöglichen werde. Er sei somit nur seiner Verpflichtung nachgekommen, der Klägerin das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Aus seinem Handzeichen habe keinesfalls abgeleitet werden können, dass die Klägerin die gesamte Fahrbahn ungehindert überqueren dürfe. Für die Geschehnisse auf dem - aus seiner Sicht - linken Fahrstreifen der B 1 trage er keine Verantwortung. Das alleinige Verschulden treffe die Klägerin selbst, die mit Rollerskates die Fahrbahn

einer Bundesstraße ohne Beachtung des Verkehrs überquert habe. Außerdem hätte die Klägerin mit Rollschuhen nur in Begleitung einer zumindest 16-jährigen Aufsichtsperson auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr fahren dürfen. Eine Haftung nach den Bestimmungen des EKHG komme nicht in Betracht, weil das stehende Beklagtenfahrzeug für den Unfall der Klägerin nicht ursächlich gewesen sei und der Erstbeklagte keine kraftfahrerspezifische Tätigkeit ausgeübt habe.

Das Erstgericht gab dem Feststellungsbegehren zu drei Viertel statt und wies das Mehrbegehren ab. Es ging im Wesentlichen vom eingangs wiedergegebenen Sachverhalt aus und folgerte rechtlich, der Vertrauensgrundsatz sei gegenüber rad- und rollschuhfahrenden Kindern nur bedingt anwendbar. Es entstehe eine unklare Verkehrssituation, die ein Kraftfahrer im bedenklichen Sinn auslegen müsse. Ein Kraftfahrer, der sein Fahrzeug anhalte und Kinder bis zu etwa zwölf Jahren durch ein Handzeichen auffordere, die Fahrbahn zu überqueren, verzichte nicht nur auf sein Vorfahrtsrecht, sondern übernehme auch die Garantie, dass die Kinder die übrigen Fahrstreifen gefahrlos überqueren könnten. Eine derartige Garantie habe der Erstbeklagte nicht übernehmen können, weil er selbst keine Sicht auf den Gegenverkehr gehabt habe. Der unklaren Verkehrssituation hätte er etwa durch Abgabe von Hupzeichen oder durch Aufnahme eines verbalen Kontakts mit den Mädchen Rechnung tragen können. Das Beklagtenfahrzeug habe sich während des Stillstands auch in Betrieb befunden, sodass der diesbezügliche Einwand der beklagten Parteien unberechtigt sei. Der Klägerin sei hingegen vorzuwerfen, dass sie sich in Fahrbahnmitte nicht von der Gefahrlosigkeit der weiteren Überquerung der B 1 vergewissert habe, obwohl ein derartiges Verhalten aufgrund des absolvierten Verkehrsunterrichts und des Radfahrerurses von ihr zu erwarten gewesen wäre. Unter diesen Umständen erscheine eine Verschuldensteilung im Verhältnis von 3 : 1 zugunsten der Klägerin sachgerecht.

Das von sämtlichen Parteien angerufene Berufungsgericht bestätigte die erstinstanzliche Entscheidung und sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstands 20.000 EUR übersteige und die ordentliche Revision nicht zulässig sei.

Es übernahm die Feststellungen des Erstgerichts und erörterte in rechtlicher Hinsicht, der Erstbeklagte habe gegenüber den Mädchen gemäß § 19 Abs 8 StVO auf seinen Vorrang verzichtet. Diese seien dadurch zwar nicht von der Verpflichtung enthoben worden, vor dem Überqueren der Fahrbahn den Verkehr zu beobachten. Der Erstbeklagte habe aber damit rechnen müssen, dass die beiden Mädchen sein Handzeichen als Signal, die B 1 gefahrlos überqueren zu können, missverstehen hätten können. Er habe durch sein eindeutiges Handzeichen fahrlässig eine Falle geschaffen, in welche die Mädchen unbeschwert hineingetappt seien. Seiner eigenen Aussage zufolge habe er kurz vor dem Unfall noch gehofft, dass die Mädchen vor der Leitlinie stehen bleiben würden. Dieser Einsicht gemäß hätte er aber auch handeln müssen, etwa durch Betätigung der Hupe, Herstellung eines verbalen Kontakts oder gar durch Aussteigen, um den Gegenverkehr zu beobachten. Es sei zwar richtig, dass der Erstbeklagte grundsätzlich für die Sicherheit der beiden Mädchen beim Überqueren der B 1 nicht verantwortlich sei. Knapp über zehn Jahre alte Kinder würden den Weisungen und Zeichen von Kraftfahrern im Straßenverkehr aber üblicherweise noch vertrauen. Da der Erstbeklagte damit habe rechnen müssen, dass sich die Mädchen auf ihn verlassen würden, hätte er sie vor Erreichen der Mittellinie warnen müssen. Er habe die Mädchen in eine Gefahr gebracht, weshalb er dafür hafte, dass er den Schadenseintritt nicht verhindert habe.

Es übernahm die Feststellungen des Erstgerichts und erörterte in rechtlicher Hinsicht, der Erstbeklagte habe gegenüber den Mädchen gemäß Paragraph 19, Absatz 8, StVO auf seinen Vorrang verzichtet. Diese seien dadurch zwar nicht von der Verpflichtung enthoben worden, vor dem Überqueren der Fahrbahn den Verkehr zu beobachten. Der Erstbeklagte habe aber damit rechnen müssen, dass die beiden Mädchen sein Handzeichen als Signal, die B 1 gefahrlos überqueren zu können, missverstehen hätten können. Er habe durch sein eindeutiges Handzeichen fahrlässig eine Falle geschaffen, in welche die Mädchen unbeschwert hineingetappt seien. Seiner eigenen Aussage zufolge habe er kurz vor dem Unfall noch gehofft, dass die Mädchen vor der Leitlinie stehen bleiben würden. Dieser Einsicht gemäß hätte er aber auch handeln müssen, etwa durch Betätigung der Hupe, Herstellung eines verbalen Kontakts oder gar durch Aussteigen, um den Gegenverkehr zu beobachten. Es sei zwar richtig, dass der Erstbeklagte grundsätzlich für die Sicherheit der beiden Mädchen beim Überqueren der B 1 nicht verantwortlich sei. Knapp über zehn Jahre alte Kinder würden den Weisungen und Zeichen von Kraftfahrern im Straßenverkehr aber üblicherweise noch vertrauen. Da der Erstbeklagte damit habe rechnen müssen, dass sich die Mädchen auf ihn verlassen würden, hätte er sie vor Erreichen der Mittellinie warnen müssen. Er habe die Mädchen in eine Gefahr gebracht, weshalb er dafür hafte, dass er den Schadenseintritt nicht verhindert habe.

Nach ständiger Rechtsprechung könne von einer Zehnjährigen, insbesondere nach Absolvierung des

Verkehrsunterrichts der vierten Klasse Volksschule, Einsicht in die grundlegenden Verkehrsregeln des § 76 StVO erwartet werden. Die Mädchen hätten in der Nähe gewohnt, weshalb ihnen die Gefahren der Bundesstraße bekannt gewesen seien. Es habe von ihnen daher erwartet werden können, dass sie erst nach Beobachtung des Gegenverkehrs versuchen würden, auch die zweite Fahrbahnhälfte der B 1 zu überqueren. Aufgrund ihres jugendlichen Alters und wegen des Vertrauens auf das Handzeichen des Erstbeklagten sei das Verschulden der Klägerin aber geringer zu gewichten, weshalb die erstinstanzliche Verschuldensteilung angemessen sei. Das Argument, die Klägerin hätte nicht ohne Aufsichtsperson auf Straßen mit öffentlichem Verkehr Rollschuh fahren dürfen, sei zwar richtig, ändere aber an der Verschuldensteilung nichts. Denn eine denkbare Verletzung der Aufsichtspflicht könne der Klägerin nicht als (zusätzliches) Mitverschulden angelastet werden. Nach ständiger Rechtsprechung könne von einer Zehnjährigen, insbesondere nach Absolvierung des Verkehrsunterrichts der vierten Klasse Volksschule, Einsicht in die grundlegenden Verkehrsregeln des Paragraph 76, StVO erwartet werden. Die Mädchen hätten in der Nähe gewohnt, weshalb ihnen die Gefahren der Bundesstraße bekannt gewesen seien. Es habe von ihnen daher erwartet werden können, dass sie erst nach Beobachtung des Gegenverkehrs versuchen würden, auch die zweite Fahrbahnhälfte der B 1 zu überqueren. Aufgrund ihres jugendlichen Alters und wegen des Vertrauens auf das Handzeichen des Erstbeklagten sei das Verschulden der Klägerin aber geringer zu gewichten, weshalb die erstinstanzliche Verschuldensteilung angemessen sei. Das Argument, die Klägerin hätte nicht ohne Aufsichtsperson auf Straßen mit öffentlichem Verkehr Rollschuh fahren dürfen, sei zwar richtig, ändere aber an der Verschuldensteilung nichts. Denn eine denkbare Verletzung der Aufsichtspflicht könne der Klägerin nicht als (zusätzliches) Mitverschulden angelastet werden.

Ein Fahrzeug, das verkehrsbedingt angehalten werde, befinde sich in Betrieb. Die Worte „beim Betrieb“ im Sinne des § 1 EKHG seien nicht so eng zu verstehen, dass nur Schäden zu ersetzen wären, die durch Benützung mit einem Kraftfahrzeug entstanden seien. Maßgebend sei vielmehr, dass der Schaden auf eine adäquate Ursache zurückzuführen sei, die ein in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug gesetzt habe und die mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zusammenhänge. Das verkehrsbedingte Anhalten des Fahrzeugs und das - § 29a StVO entsprechende - nachfolgende Stehenbleiben, um den Kindern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, gehöre noch zum Betrieb des Fahrzeugs. Die drittbeklagte Partei hafte überdies gemäß § 2 KHVG für alle Sach- oder Personenschäden, die durch die Verwendung des versicherten Fahrzeugs verursacht worden seien. Im Übrigen hafte der Halter und damit auch der Haftpflichtversicherer gemäß § 19 Abs 2 EKHG für das Verschulden des Lenkers, der gemäß § 2 KHVG mitversichert sei. Auch wenn es zu keiner Berührung zwischen der Klägerin und dem Beklagtenfahrzeug gekommen sei, sei doch das Verhalten des beim Betrieb des Beklagtenfahrzeugs mit Einwilligung der Halterin tätigen Erstbeklagten ursächlich für den Unfall gewesen, bei dem sich eine im Straßenverkehr typische Gefahr verwirklicht habe. Ein Fahrzeug, das verkehrsbedingt angehalten werde, befinde sich in Betrieb. Die Worte „beim Betrieb“ im Sinne des Paragraph eins, EKHG seien nicht so eng zu verstehen, dass nur Schäden zu ersetzen wären, die durch Benützung mit einem Kraftfahrzeug entstanden seien. Maßgebend sei vielmehr, dass der Schaden auf eine adäquate Ursache zurückzuführen sei, die ein in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug gesetzt habe und die mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zusammenhänge. Das verkehrsbedingte Anhalten des Fahrzeugs und das - Paragraph 29 a, StVO entsprechende - nachfolgende Stehenbleiben, um den Kindern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, gehöre noch zum Betrieb des Fahrzeugs. Die drittbeklagte Partei hafte überdies gemäß Paragraph 2, KHVG für alle Sach- oder Personenschäden, die durch die Verwendung des versicherten Fahrzeugs verursacht worden seien. Im Übrigen hafte der Halter und damit auch der Haftpflichtversicherer gemäß Paragraph 19, Absatz 2, EKHG für das Verschulden des Lenkers, der gemäß Paragraph 2, KHVG mitversichert sei. Auch wenn es zu keiner Berührung zwischen der Klägerin und dem Beklagtenfahrzeug gekommen sei, sei doch das Verhalten des beim Betrieb des Beklagtenfahrzeugs mit Einwilligung der Halterin tätigen Erstbeklagten ursächlich für den Unfall gewesen, bei dem sich eine im Straßenverkehr typische Gefahr verwirklicht habe.

Die ordentliche Revision sei zulässig, weil die Frage, ob sich der Unfall beim Betrieb des Beklagtenfahrzeugs im Sinne des EKHG ereignet habe, von über den Einzelfall hinausreichender Bedeutung sei und höchstgerichtliche Rechtsprechung zu einem vergleichbaren Sachverhalt noch nicht existiere.

Gegen dieses Urteil richten sich die Revisionen sämtlicher Parteien, wobei das Rechtsmittel der Klägerin die gänzliche Stattgebung, jenes der beklagten Parteien die gänzliche Abweisung des Klagebegehrens anstrebt; in der Revision der Klägerin wird hilfsweise ein Aufhebungs- und Zurückverweisungsantrag gestellt.

Die Klägerin beantragt in ihrer Revisionsbeantwortung, dem Rechtsmittel der beklagten Parteien nicht Folge zu geben. Die beklagten Parteien beantragen in ihrer Revisionsbeantwortung sinngemäß, das Rechtsmittel der Klägerin als unzulässig zurückzuweisen, in eventuo, ihm nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision der beklagten Parteien ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zulässig und auch teilweise berechtigt; hingegen ist die Revision der Klägerin mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO unzulässig. Die Revision der beklagten Parteien ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zulässig und auch teilweise berechtigt; hingegen ist die Revision der Klägerin mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage im Sinne des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO unzulässig.

Zur Revision der Klägerin:

Die Klägerin steht auf dem Standpunkt, sie habe aufgrund ihres Alters noch nicht über die Einsichtsfähigkeit verfügt, die erforderlich gewesen wäre, um die für Kinder überaus seltene und gefährliche Verkehrslage überblicken zu können. Es dürfe ihr daher kein Mitverschulden angelastet werden. Mit dieser Argumentation spricht sie weder die den zweitinstanzlichen Zulassungsausspruch begründende, noch eine sonstige Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung an:

Die Beurteilung der Einsichtsfähigkeit unmündiger Minderjähriger und der sich daran knüpfenden Frage, ob ein Mitverschulden des Unmündigen im Rahmen des § 1310 ABGB ausnahmsweise gerechtfertigt ist, richtet sich stets nach den Umständen des konkreten Einzelfalls (RIS-Justiz RS0027020) und wirft, von einer groben Fehlbeurteilung abgesehen, keine erhebliche Rechtsfrage auf (allgemein zur Verschuldensabwägung vgl RIS-Justiz RS0042405, RS0087606). Die Beurteilung der Einsichtsfähigkeit unmündiger Minderjähriger und der sich daran knüpfenden Frage, ob ein Mitverschulden des Unmündigen im Rahmen des Paragraph 1310, ABGB ausnahmsweise gerechtfertigt ist, richtet sich stets nach den Umständen des konkreten Einzelfalls (RIS-Justiz RS0027020) und wirft, von einer groben Fehlbeurteilung abgesehen, keine erhebliche Rechtsfrage auf (allgemein zur Verschuldensabwägung vergleiche RIS-Justiz RS0042405, RS0087606).

Den Vorinstanzen ist, wie in den Ausführungen zur Revision der beklagten Parteien noch näher darzustellen sein wird, keine derartige Fehlbeurteilung unterlaufen, durch die sich die Klägerin beschwert erachten kann.

Da in der Revision der Klägerin keine Rechtsfrage im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO aufgezeigt wird, ist das Rechtsmittel als unzulässig zurückzuweisen. Da in der Revision der Klägerin keine Rechtsfrage im Sinne des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO aufgezeigt wird, ist das Rechtsmittel als unzulässig zurückzuweisen.

Zur Revision der beklagten Parteien:

I. Zum Verschulden des Erstbeklagten: römisch eins. Zum Verschulden des Erstbeklagten:

1.) Vorauszuschicken ist, dass sich der Erstbeklagte im Kreuzungsbereich den Angehörigen zweier verschiedener Gruppen von Verkehrsteilnehmern, nämlich einer Radfahlerin und einer Rollschuhfahlerin, gegenüber sah. Während ein Fahrrad gemäß § 2 Abs 1 Z 22 StVO als Fahrzeug gilt, hat der Oberste Gerichtshof die rechtliche Qualifikation von Rollschuhen bereits dahin klargestellt, dass es sich dabei um Sportgeräte bzw Fortbewegungsmittel für Personen, nicht aber um Fahrzeuge handelt und Rollschuhfahrer demnach keine Fahrzeuglenker sind (2 Ob 171/04t = ZVR 2005/19). 1.) Vorauszuschicken ist, dass sich der Erstbeklagte im Kreuzungsbereich den Angehörigen zweier verschiedener Gruppen von Verkehrsteilnehmern, nämlich einer Radfahlerin und einer Rollschuhfahlerin, gegenüber sah. Während ein Fahrrad gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 22, StVO als Fahrzeug gilt, hat der Oberste Gerichtshof die rechtliche Qualifikation von Rollschuhen bereits dahin klargestellt, dass es sich dabei um Sportgeräte bzw Fortbewegungsmittel für Personen, nicht aber um Fahrzeuge handelt und Rollschuhfahrer demnach keine Fahrzeuglenker sind (2 Ob 171/04t = ZVR 2005/19).

§ 88a Abs 1 StVO verbietet - von den in Z 1 bis 4 angeführten Ausnahmen abgesehen - das Befahren der Fahrbahn mit Rollschuhen in Längsrichtung. Ansonsten gelten für Rollschuhfahrer, je nachdem, welche Verkehrsfläche sie benützen, die Verhaltensvorschriften für Radfahrer oder Fußgänger. Außerhalb von Radfahranlagen haben Rollschuhfahrer die für Fußgänger geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten (§ 88a Abs 3 letzter Satz StVO). Diese sind in § 76 StVO festgelegt (zur sinngemäßen Anwendung dieser Bestimmung auf Rollschuhfahrer vgl etwa Dittrich/Stolzlechner, StVO3 § 88a Rz 18 ff; Grundtner, 20. StVO-Nov: Rollschuhfahren, ZVR 2000, 74 [76 f]). Da im Unfallbereich keine Radfahranlage vorhanden war, hatte die Klägerin beim Überqueren der Fahrbahn die für Fußgänger geltenden Vorschriften zu

beachten. Für die Radfahlerin galten hingegen die Vorrangbestimmungen des § 19 StVO. Paragraph 88 a, Absatz eins, StVO verbietet - von den in Ziffer eins bis 4 angeführten Ausnahmen abgesehen - das Befahren der Fahrbahn mit Rollschuhen in Längsrichtung. Ansonsten gelten für Rollschuhfahrer, je nachdem, welche Verkehrsfläche sie benützen, die Verhaltensvorschriften für Radfahrer oder Fußgänger. Außerhalb von Radfahranlagen haben Rollschuhfahrer die für Fußgänger geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten (Paragraph 88 a, Absatz 3, letzter Satz StVO). Diese sind in Paragraph 76, StVO festgelegt (zur sinngemäßen Anwendung dieser Bestimmung auf Rollschuhfahrer vergleiche etwa Dittrich/Stolzlechner, StVO3 Paragraph 88 a, Rz 18 ff; Grundtner, 20. StVO-Nov: Rollschuhfahren, ZVR 2000, 74 [76 f]). Da im Unfallbereich keine Radfahranlage vorhanden war, hatte die Klägerin beim Überqueren der Fahrbahn die für Fußgänger geltenden Vorschriften zu beachten. Für die Radfahlerin galten hingegen die Vorrangbestimmungen des Paragraph 19, StVO.

2.) Ursprünglich gründete sich der Schutz von Kindern im Straßenverkehr im Wesentlichen auf die in § 3 StVO verankerte Ausnahme der Kinder vom Vertrauensgrundsatz. Mit der durch die 6. StVO-Novelle neu geschaffenen, später erweiterten Bestimmung des § 29a StVO wurde ein erhöhter Schutz für Kinder gesetzlich normiert (SZ 54/93; RIS-Justiz RS0074087). Gemäß Abs 1 dieser Vorschrift hat der Lenker eines Fahrzeugs, der zu erkennen vermag, dass Kinder die Fahrbahn einzeln oder in Gruppen, sei es beaufsichtigt oder unbeaufsichtigt, überqueren oder überqueren wollen, ihnen das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen und zu diesem Zweck, falls erforderlich, anzuhalten. Die Bestimmungen des § 76 StVO werden dadurch nicht berührt. 2.) Ursprünglich gründete sich der Schutz von Kindern im Straßenverkehr im Wesentlichen auf die in Paragraph 3, StVO verankerte Ausnahme der Kinder vom Vertrauensgrundsatz. Mit der durch die 6. StVO-Novelle neu geschaffenen, später erweiterten Bestimmung des Paragraph 29 a, StVO wurde ein erhöhter Schutz für Kinder gesetzlich normiert (SZ 54/93; RIS-Justiz RS0074087). Gemäß Absatz eins, dieser Vorschrift hat der Lenker eines Fahrzeugs, der zu erkennen vermag, dass Kinder die Fahrbahn einzeln oder in Gruppen, sei es beaufsichtigt oder unbeaufsichtigt, überqueren oder überqueren wollen, ihnen das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen und zu diesem Zweck, falls erforderlich, anzuhalten. Die Bestimmungen des Paragraph 76, StVO werden dadurch nicht berührt.

Diese Regelung baut im Wesentlichen auf der Rechtsprechung zu § 3 StVO auf. Ein Fahrzeuglenker hat sich danach, wenn Kinder (als Fußgänger) eine Fahrbahn überqueren (wollen), so zu verhalten, als ob sie einen Schutzweg benützten („unsichtbarer Schutzweg“; vgl Dittrich/Stolzlechner aaO § 29a Rz 1; Obholzer, Das Kind im Straßenverkehr, ZVR 1978, 1 [2]). Ein Kind soll an jeder Stelle der Straße denselben Schutz genießen, als ob es an einem Schutzweg die Fahrbahn überquerte bzw überqueren wollte (Dittrich/Stolzlechner aaO Rz 7). Diese Regelung baut im Wesentlichen auf der Rechtsprechung zu Paragraph 3, StVO auf. Ein Fahrzeuglenker hat sich danach, wenn Kinder (als Fußgänger) eine Fahrbahn überqueren (wollen), so zu verhalten, als ob sie einen Schutzweg benützten („unsichtbarer Schutzweg“; vergleiche Dittrich/Stolzlechner aaO Paragraph 29 a, Rz 1; Obholzer, Das Kind im Straßenverkehr, ZVR 1978, 1 [2]). Ein Kind soll an jeder Stelle der Straße denselben Schutz genießen, als ob es an einem Schutzweg die Fahrbahn überquerte bzw überqueren wollte (Dittrich/Stolzlechner aaO Rz 7).

3.) Der Erstbeklagte hat dem Gebot des § 29a Abs 1 StVO gegenüber der Klägerin bereits dadurch Genüge getan, dass er nach dem Losfahren des Sattelzugs weiter im Stillstand blieb. Gegenüber der Radfahlerin galt der - wenngleich durch den Rückstau erzwungene - Stillstand des Beklagtenfahrzeugs als Vorrangverzicht (§ 19 Abs 8 StVO; ZVR 1980/253; RIS-Justiz RS0074956). Da auch die Radfahlerin anhielt, entstand eine unklare Verkehrslage, weil eine gesetzliche Regelung, wer zuerst anfahren darf, fehlt. Bei erwachsenen Verkehrsteilnehmern fordert die Rechtsprechung in dieser Situation von beiden beteiligten Lenkern besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit und geht davon aus, dass der unklaren Verkehrslage nur durch gegenseitige Kontaktaufnahme abgeholfen werden kann (ZVR 1978/234; ZVR 1983/302; ZVR 1983/249; RIS-Justiz RS0027025). Ebenso wurde das Erfordernis der Kontaktaufnahme auch schon im Verhältnis zwischen dem Lenker eines zum Stillstand gebrachten Fahrzeugs zu einem Fußgänger, der vor diesem Fahrzeug die Fahrbahn überqueren will, bejaht (2 Ob 90/01a = ZVR 2002/50). 3.) Der Erstbeklagte hat dem Gebot des Paragraph 29 a, Absatz eins, StVO gegenüber der Klägerin bereits dadurch Genüge getan, dass er nach dem Losfahren des Sattelzugs weiter im Stillstand blieb. Gegenüber der Radfahlerin galt der - wenngleich durch den Rückstau erzwungene - Stillstand des Beklagtenfahrzeugs als Vorrangverzicht (Paragraph 19, Absatz 8, StVO; ZVR 1980/253; RIS-Justiz RS0074956). Da auch die Radfahlerin anhielt, entstand eine unklare Verkehrslage, weil eine gesetzliche Regelung, wer zuerst anfahren darf, fehlt. Bei erwachsenen Verkehrsteilnehmern

fordert die Rechtsprechung in dieser Situation von beiden beteiligten Lenkern besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit und geht davon aus, dass der unklaren Verkehrslage nur durch gegenseitige Kontaktaufnahme abgeholfen werden kann (ZVR 1978/234; ZVR 1983/302; ZVR 1983/249; RIS-Justiz RS0027025). Ebenso wurde das Erfordernis der Kontaktaufnahme auch schon im Verhältnis zwischen dem Lenker eines zum Stillstand gebrachten Fahrzeugs zu einem Fußgänger, der vor diesem Fahrzeug die Fahrbahn überqueren will, bejaht (2 Ob 90/01a = ZVR 2002/50).

Der Erstbeklagte wollte durch sein Handzeichen jedenfalls Klarheit schaffen, dass er den beiden Mädchen die Überquerung der Fahrbahn gestatte. Sein Verhalten wäre im Sinne der soeben zitierten Rechtsprechung auch als unbedenklich einzuschätzen, hätte er es mit Erwachsenen zu tun gehabt. Adressaten seines Handzeichens waren aber nicht Erwachsene, sondern Kinder (zur Qualifikation eines etwa 11-jährigen Schülers als „Kind“ im Sinne der StVO vgl. RIS-Justiz RS0074021), denen gegenüber der Vertrauensgrundsatz nicht gilt und ein Kraftfahrzeuglenker verpflichtet ist, jede nur denkbare Vorsicht walten zu lassen (RIS-Justiz RS0073983; Dittrich/Stolzlechner aaO § 29a Rz 12). Dieser Verpflichtung muss auch dann entsprochen werden, wenn die konkrete Verkehrssituation eine Kontaktaufnahme zwischen Kraftfahrzeuglenker und Kind erforderlich macht. Verwendet der Kraftfahrzeuglenker dabei Worte oder Zeichen, ist auf den Empfängerhorizont des Kindes abzustellen. Die Bedeutung des Handzeichens des Erstbeklagten ist demnach nicht daran zu messen, was er damit ausdrücken wollte oder wie das Zeichen von einem erwachsenen Verkehrsteilnehmer aufzufassen war; entscheidend ist nur, wie es von Schulkindern im Alter der Klägerin und ihrer Freundin verstanden werden konnte. Der Erstbeklagte wollte durch sein Handzeichen jedenfalls Klarheit schaffen, dass er den beiden Mädchen die Überquerung der Fahrbahn gestatte. Sein Verhalten wäre im Sinne der soeben zitierten Rechtsprechung auch als unbedenklich einzuschätzen, hätte er es mit Erwachsenen zu tun gehabt. Adressaten seines Handzeichens waren aber nicht Erwachsene, sondern Kinder (zur Qualifikation eines etwa 11-jährigen Schülers als „Kind“ im Sinne der StVO vergleiche RIS-Justiz RS0074021), denen gegenüber der Vertrauensgrundsatz nicht gilt und ein Kraftfahrzeuglenker verpflichtet ist, jede nur denkbare Vorsicht walten zu lassen (RIS-Justiz RS0073983; Dittrich/Stolzlechner aaO Paragraph 29 a, Rz 12). Dieser Verpflichtung muss auch dann entsprochen werden, wenn die konkrete Verkehrssituation eine Kontaktaufnahme zwischen Kraftfahrzeuglenker und Kind erforderlich macht. Verwendet der Kraftfahrzeuglenker dabei Worte oder Zeichen, ist auf den Empfängerhorizont des Kindes abzustellen. Die Bedeutung des Handzeichens des Erstbeklagten ist demnach nicht daran zu messen, was er damit ausdrücken wollte oder wie das Zeichen von einem erwachsenen Verkehrsteilnehmer aufzufassen war; entscheidend ist nur, wie es von Schulkindern im Alter der Klägerin und ihrer Freundin verstanden werden konnte.

4.) Nach den erstinstanzlichen Feststellungen haben sowohl die Radfahrerin als auch - mit größter Wahrscheinlichkeit - die Klägerin das Handzeichen des Erstbeklagten dahingehend verstanden, dass sie die (gesamte) B 1 überqueren könnten. Ihr sorgloses Verhalten deutet darauf hin, dass sie sich während der Überquerung vollkommen sicher fühlten; das heißt, sie haben dem von ihnen so verstandenen Hinweis auf die Gefahrlosigkeit der Überquerung bedingungslos vertraut. Dabei konnten sie nicht wissen, dass der Erstbeklagte wegen des sichtbehindernden Sattelzugs die zweite Fahrbahnhälfte nicht überblicken konnte. Da der Erstbeklagte den Kindern gegenüber zu größter Sorgfalt verpflichtet war, hätte er aber bedenken müssen, dass sie seinem - sicher gut gemeinten - Wink eine andere als die von ihm gewollte Tragweite beimessen und in Gefahr geraten könnten.

5.) Einen vergleichbaren Fall betraf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf aus dem Jahr 1984 (DAR 1986, 149 = ZVR 1987, 252 [Leitsatz]), die im deutschen Schrifttum mehrfach zustimmend zitiert wurde (Pardey, Gesteigerter Schutz von Kindern bei ihrer Teilnahme am Straßenverkehr, DAR 1989, 1 [2 FN 16]; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs⁴ [2007] § 14 Rn 242; vgl. auch Scheffen/Pardey, Schadensersatz bei Unfällen mit Kindern und Jugendlichen [1995] Rn 496) und auf die sich das Erstgericht bei der Lösung der Verschuldensfrage stützte. Dort wurde einem LKW-Lenker zum Vorwurf gemacht, dass er einen Neunjährigen mittels Handzeichens zum Überqueren der Fahrbahn aufforderte, ohne sich vorher davon überzeugt zu haben, dass sich von rückwärts kein überholendes Fahrzeug näherte. Als Verschulden wurde dem LKW-Lenker dabei nicht das Handzeichen, sondern die Unterlassung des Blicks in den Rückspiegel angelastet, die ursächlich für den folgenden Unfall war. Dies wurde damit begründet, dass der LKW-Lenker nicht nur auf sein Vorfahrtsrecht verzichtet, sondern durch sein Handzeichen auch die Garantie übernommen habe, dass das Kind die gesamte Fahrbahn gefahrlos überqueren könne. Er habe damit rechnen müssen, dass das Kind sein Handzeichen dahingehend verstehe, es könne gefahrlos die gesamte Fahrbahn überqueren und der erwachsene und verkehrserfahrene Kraftfahrer übernehme dafür die Gewähr. 5.) Einen

vergleichbaren Fall betraf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf aus dem Jahr 1984 (DAR 1986, 149 = ZVR 1987, 252 [Leitsatz]), die im deutschen Schrifttum mehrfach zustimmend zitiert wurde (Pardey, Gesteigerter Schutz von Kindern bei ihrer Teilnahme am Straßenverkehr, DAR 1989, 1 [2 FN 16]; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs⁴ [2007] Paragraph 14, Rn 242; vergleiche auch Scheffen/Pardey, Schadensersatz bei Unfällen mit Kindern und Jugendlichen [1995] Rn 496) und auf die sich das Erstgericht bei der Lösung der Verschuldensfrage stützte. Dort wurde einem LKW-Lenker zum Vorwurf gemacht, dass er einen Neunjährigen mittels Handzeichens zum Überqueren der Fahrbahn aufforderte, ohne sich vorher davon überzeugt zu haben, dass sich von rückwärts kein überholendes Fahrzeug näherte. Als Verschulden wurde dem LKW-Lenker dabei nicht das Handzeichen, sondern die Unterlassung des Blicks in den Rückspiegel angelastet, die ursächlich für den folgenden Unfall war. Dies wurde damit begründet, dass der LKW-Lenker nicht nur auf sein Vorfahrtsrecht verzichtet, sondern durch sein Handzeichen auch die Garantie übernommen habe, dass das Kind die gesamte Fahrbahn gefahrlos überqueren könne. Er habe damit rechnen müssen, dass das Kind sein Handzeichen dahingehend verstehe, es könne gefahrlos die gesamte Fahrbahn überqueren und der erwachsene und verkehrserfahrene Kraftfahrer übernehme dafür die Gewähr.

Diese Beurteilung war von der rechtlichen Erwägung getragen, dass ein erwachsener Verkehrsteilnehmer bei einem durch die tatsächlichen Verhältnisse ausgelösten engen Kontakt zu einem Kind diesem gegenüber haften soll, wenn er keine unfallverhindernde Maßnahme ergriffen hat (so Pardey aaO 2).

6.) Im österreichischen Schadenersatzrecht gilt das Ingerenzprinzip. Danach hat derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, die notwendigen und ihm zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer nach Tunlichkeit abzuwenden (vgl 2 Ob 89/07p mwN; RIS-JustizRS0022778). Wer dies unterlässt, handelt rechtswidrig (6 Ob 81/98z). Die „verpflichtende Vorhandlung“, durch die eine Gefahrenquelle geschaffen wird, kann auch darin bestehen, dass jemand zu einer Handlung verleitet wird, durch die er in eine gefährliche Lage kommt. Voraussetzung der Verantwortlichkeit ist, dass durch die Vorhandlung die nahe Gefahr eines Schadenseintritts herbeigeführt wird (6 Ob 81/98z; 2 Ob 193/04b = ZVR 2005/45; RIS-JustizRS0022470). 6.) Im österreichischen Schadenersatzrecht gilt das Ingerenzprinzip. Danach hat derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, die notwendigen und ihm zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer nach Tunlichkeit abzuwenden vergleiche 2 Ob 89/07p mwN; RIS-Justiz RS0022778). Wer dies unterlässt, handelt rechtswidrig (6 Ob 81/98z). Die „verpflichtende Vorhandlung“, durch die eine Gefahrenquelle geschaffen wird, kann auch darin bestehen, dass jemand zu einer Handlung verleitet wird, durch die er in eine gefährliche Lage kommt. Voraussetzung der Verantwortlichkeit ist, dass durch die Vorhandlung die nahe Gefahr eines Schadenseintritts herbeigeführt wird (6 Ob 81/98z; 2 Ob 193/04b = ZVR 2005/45; RIS-JustizRS0022470).

Aus diesen Grundsätzen ist für den vorliegenden Fall ableitbar, dass der Erstbeklagte die beiden Mädchen nicht durch ein Handzeichen zur Überquerung der Fahrbahn veranlassen durfte, ohne sie gleichzeitig (verbal oder durch ein unmissverständliches Signal oder Handzeichen) zu äußerster Vorsicht zu ermahnen. Die Einhaltung dieser Verpflichtung wäre ihm in der konkreten Verkehrssituation, in der wegen des Stillstands der Kolonne ausreichend Zeit für die Kommunikation mit den Kindern bestand, auch durchaus zumutbar gewesen. Ihre Vernachlässigung ist dem Erstbeklagten als schuldhaftes Fehlverhalten vorzuwerfen, das für den nachfolgenden Unfall der Kinder (mit)ursächlich war.

II. Zum Vorliegen eines Betriebsunfalls:römisch II. Zum Vorliegen eines Betriebsunfalls:

Dem Halter eines Kraftfahrzeugs ist gemäß § 19 Abs 2 EKHG das Verschulden des Lenkers oder sonstiger mit seinem Willen beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätiger Personen zuzurechnen (RIS-Justiz RS0058312; Schauer in Schwimann, ABGB3 VII § 19 EKHG Rz 2 und 9). Voraussetzung für die Haftung des Halters ist demnach, dass sich der Unfall beim Betrieb des Kraftfahrzeugs ereignet hat (vgl RIS-Justiz RS0058506; Schauer aaO § 19 EKHG Rz 8). Der Begriff „beim Betrieb“ im Sinne des § 1 EKHG ist dahin zu verstehen, dass entweder ein innerer Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr oder, wenn dies nicht der Fall ist, ein adäquat ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs bestehen muss (RIS-Justiz RS0022592). Dem Halter eines Kraftfahrzeugs ist gemäß Paragraph 19, Absatz 2, EKHG das Verschulden des Lenkers oder sonstiger mit seinem Willen beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätiger Personen zuzurechnen (RIS-Justiz RS0058312; Schauer in Schwimann, ABGB3 römisch VII Paragraph 19, EKHG Rz 2 und 9). Voraussetzung für die Haftung des Halters ist demnach, dass sich der Unfall beim Betrieb des Kraftfahrzeugs ereignet hat vergleiche RIS-Justiz RS0058506; Schauer aaO Paragraph 19, EKHG Rz 8). Der Begriff „beim Betrieb“ im Sinne des Paragraph eins, EKHG ist dahin zu verstehen, dass entweder ein innerer Zusammenhang mit einer dem

Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr oder, wenn dies nicht der Fall ist, ein adäquat ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs bestehen muss (RIS-Justiz RS0022592).

Nach herrschender Auffassung ist bei Prüfung der Frage, ob sich ein Kraftfahrzeug „in Betrieb“ befindet, nicht von einem rein maschinentechnischen Ansatz auszugehen; maßgebend ist vielmehr, ob der Unfall mit der verkehrstechnischen Gefährlichkeit eines Kraftfahrzeugs in ursächlichem Zusammenhang steht (2 Ob 174/06m = ZVR 2008/188 mwN; RIS-Justiz RS0058385). Danach ist ein Kraftfahrzeug solange „in Betrieb“, als es sich im Verkehr befindet und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Diese ausdehnende Auslegung hat zur Folge, dass auch von Kraftfahrzeugen, die sich nicht in Bewegung befinden - selbst wenn ihr Motor abgestellt wäre - eine Betriebsgefahr ausgehen kann (2 Ob 174/06m mwN; 2 Ob 149/07m = ZVR 2008/189; krit zuletzt Gschöpf, Ist ein stehendes Fahrzeug im Betrieb?, ZVR 2008, 372).

Nach dem verkehrstechnischen Ansatz befindet sich ein in einer Fahrzeugkolonne angehaltenes Kraftfahrzeug in Betrieb (vgl 2 Ob 43/01i = ZVR 2001/62 [Kletecka]; ebenso Kletecka, Tauerntunnelkatastrophe: Haftung nach dem EKHG, ZVR 2001, 219 [222 und 226]; ferner Schauer aaO § 1 EKHG Rz 34; Gschöpf aaO 373). Deutet der Lenker eines angehaltenen Kraftfahrzeugs anderen Verkehrsteilnehmern, dass er sie die Fahrbahn überqueren lässt, nimmt er auf das Verkehrsgeschehen unmittelbaren Einfluss. Sein Handeln steht dabei mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs insofern in Zusammenhang, als die verkehrsbedingte Kontaktaufnahme mit anderen Verkehrsteilnehmern zu den typischen Sorgfaltspflichten des Lenkers eines im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugs zählt. Ist das Handzeichen für den Schadenseintritt letztlich kausal, verwirklicht sich dadurch (auch) die Betriebsgefahr jenes Fahrzeugs, dessen Lenker das Zeichen gegeben hat. Nach dem verkehrstechnischen Ansatz befindet sich ein in einer Fahrzeugkolonne angehaltenes Kraftfahrzeug in Betrieb (vergleiche 2 Ob 43/01i = ZVR 2001/62 [Kletecka]; ebenso Kletecka, Tauerntunnelkatastrophe: Haftung nach dem EKHG, ZVR 2001, 219 [222 und 226]; ferner Schauer aaO Paragraph eins, EKHG Rz 34; Gschöpf aaO 373). Deutet der Lenker eines angehaltenen Kraftfahrzeugs anderen Verkehrsteilnehmern, dass er sie die Fahrbahn überqueren lässt, nimmt er auf das Verkehrsgeschehen unmittelbaren Einfluss. Sein Handeln steht dabei mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs insofern in Zusammenhang, als die verkehrsbedingte Kontaktaufnahme mit anderen Verkehrsteilnehmern zu den typischen Sorgfaltspflichten des Lenkers eines im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugs zählt. Ist das Handzeichen für den Schadenseintritt letztlich kausal, verwirklicht sich dadurch (auch) die Betriebsgefahr jenes Fahrzeugs, dessen Lenker das Zeichen gegeben hat.

Die Zweitbeklagte hat daher als Fahrzeughalterin gemäß § 19 Abs 2 EKHG für das Verschulden des Erstbeklagten einzustehen. Die Haftung der drittbeklagten Partei ergibt sich aus § 2 KHVG. Die Zweitbeklagte hat daher als Fahrzeughalterin gemäß Paragraph 19, Absatz 2, EKHG für das Verschulden des Erstbeklagten einzustehen. Die Haftung der drittbeklagten Partei ergibt sich aus Paragraph 2, KHVG.

III. Zum Mitverschulden der Klägerin: römisch III. Zum Mitverschulden der Klägerin:

1.) Nach ständiger Rechtsprechung muss jeder Fußgänger vor dem Überqueren der Fahrbahn sorgfältig prüfen, ob er die Fahrbahn noch vor dem Herankommen von Kraftfahrzeugen mit Sicherheit überschreiten kann. Bei Erreichen der Fahrbahnmitte muss er sich ebenfalls vergewissern, ob sich nicht von seiner rechten Seite her ein Fahrzeug nähert; er muss stehen bleiben, wenn ein Fahrzeug schon so nahe ist, dass er die Fahrbahn nicht mehr vor diesem gefahrlos überschreiten kann (2 Ob 28/07t = ZVR 2008/111 mwN; RIS-Justiz RS0075648, RS0075656). Dieser für „breite Straßen“ ausgesprochene Grundsatz gilt jedenfalls auch dann, wenn der Fußgänger die rechte Seite vor Erreichen der Fahrbahnmitte wegen angehaltener Fahrzeuge nicht ausreichend einsehen kann.

In Punkt I. 1. wurde bereits ausgeführt, dass Rollschuhfahrer beim Überqueren der Fahrbahn die Vorschriften des § 76 StVO zu beachten haben. Es wurde in Punkt I. 2. auch schon erörtert, dass die Regelung des § 29a Abs 1 StVO nach ihrem letzten Satz die Bestimmungen des § 76 StVO unberührt lässt. Das bedeutet, dass auch rollschuhfahrende Kinder die für Fußgänger geltenden Bestimmungen beachten müssen, sofern dieses Verhalten von ihnen nach Maßgabe ihres Einsichtsvermögens und ihrer körperlichen und geistigen Reife erwartet werden darf (vgl RIS-Justiz RS0027473; Dittrich/Stolzlechner aaO § 29a Rz 18). In Punkt römisch eins. 1. wurde bereits ausgeführt, dass Rollschuhfahrer beim Überqueren der Fahrbahn die Vorschriften des Paragraph 76, StVO zu beachten haben. Es wurde in Punkt römisch eins. 2. auch schon erörtert, dass die Regelung des Paragraph 29 a, Absatz eins, StVO nach ihrem letzten Satz die Bestimmungen des Paragraph 76, StVO unberührt lässt. Das bedeutet, dass auch

rollschuhfahrende Kinder die für Fußgänger geltenden Bestimmungen beachten müssen, sofern dieses Verhalten von ihnen nach Maßgabe ihres Einsichtsvermögens und ihrer körperlichen und geistigen Reife erwartet werden darf (vergleiche RIS-Justiz RS0027473; Dittrich/Stolzlechner aaO Paragraph 29 a, Rz 18).

In diesem Sinne vertritt der Oberste Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung die Rechtsansicht, dass von einem Schulkind im Alter der Klägerin die Einsicht in die grundlegenden Verkehrsregeln des § 76 StVO erwartet werden kann (ZVR 1983/46; 2 Ob 53/95 = SZ 68/143; 2 Ob 225/02f; RIS-Justiz RS0027645). Der mehr als 10 Jahre alten Klägerin, die bereits die schulische Verkehrserziehung genossen hatte, musste klar sein, wie gefährlich es ist, hinter einem stehenden Sattelzug die Fahrbahn ohne Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu überqueren (vgl 2 Ob 53/95). Auch wenn das Mitverschulden von Kindern insoweit geringer zu werten ist, als das von Erwachsenen (RIS-Justiz RS0026996), kann es im Falle der Klägerin nicht vernachlässigt werden, wenn sie die Fahrbahn in der festgestellten Weise verkehrswidrig überquerte. In diesem Sinne vertritt der Oberste Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung die Rechtsansicht, dass von einem Schulkind im Alter der Klägerin die Einsicht in die grundlegenden Verkehrsregeln des Paragraph 76, StVO erwartet werden kann (ZVR 1983/46; 2 Ob 53/95 = SZ 68/143; 2 Ob 225/02f; RIS-Justiz RS0027645). Der mehr als 10 Jahre alten Klägerin, die bereits die schulische Verkehrserziehung genossen hatte, musste klar sein, wie gefährlich es ist, hinter einem stehenden Sattelzug die Fahrbahn ohne Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu überqueren (vergleiche 2 Ob 53/95). Auch wenn das Mitverschulden von Kindern insoweit geringer zu werten ist, als das von Erwachsenen (RIS-Justiz RS0026996), kann es im Falle der Klägerin nicht vernachlässigt werden, wenn sie die Fahrbahn in der festgestellten Weise verkehrswidrig überquerte.

2.) Hingegen ist ihr nicht als (weiteres) Mitverschulden vorwerfbar, dass sie sich nicht in Begleitung einer Aufsichtsperson befand. Es trifft wohl zu, dass Kinder unter 12 Jahren auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, außer in Wohnstraßen, nur unter Aufsicht einer Person, die das sechzehnte Lebensjahr vollendet hat, Rollschuh fahren dürfen, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gemäß § 65 StVO sind (§ 88a Abs 4 StVO). Diese Schutzvorschrift richtet sich aber - wie jene des § 65 StVO - an die aufsichtspflichtigen Personen (vgl RIS-Justiz RS0027677), deren allfälliges Verschulden sich die Klägerin nicht zurechnen lassen muss (1 Ob 2227/96y; RIS-Justiz RS0027026; Reischauer in Rummel, ABGB3 II/2a § 1310 Rz 19).

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2025 JUSTLINE

JUSTLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.justline.at