jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2006/1/19 2Ob294/05g

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 19.01.2006

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Hofrat des Obersten Gerichtshofes Hon. Prof. Dr. Danzl als Vorsitzenden sowie den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Baumann, die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Tittel und Dr. Veith und die Hofrätin des Obersten Gerichtshofes Dr. Grohmann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Stadtgemeinde I*****, vertreten durch Dr. Georg Santer, Rechtsanwalt in Innsbruck, gegen die beklagten Parteien 1. Stefan H*****, 2. F***** GmbH & Co KG, *****, und 3. H***** AG *****, alle vertreten durch Dr. Markus Heis, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen EUR 13.947,51 (Revisionsstreitwert EUR 4.860) sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgericht vom 12. September 2005, GZ 2 R 182/05i-18, womit das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 27. Mai 2005, GZ 11 Cg 107/04i-14, abgeändert wurde, den Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Das Urteil des Berufungsgerichtes wird im angefochtenen Umfang (von EUR 4.860 sA) aufgehoben. Die Rechtssache wird insoweit zur neuerlichen Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Am 12. 1. 2004 gegen 7:25 Uhr lenkte Christian S***** bei leichter Dämmerung, künstlicher Beleuchtung und leichtem Regen ein Fahrzeug der Klägerin mit einer angehängten Fahrleiter auf der T*****gasse in I***** in südliche Fahrtrichtung. Auf Höhe der in der T*****gasse in Fahrtrichtung des Klagsfahrzeuges linksseitig gelegenen leicht ansteigenden Einfahrt in den städtischen Bauhof bog Christian S***** mit dem von ihm gelenkten Mercedes Pritschenwagen samt Leiteranhänger nach links ein. Beim Einfahren in den Bauhofbereich starb der Motor des Fahrzeuges ab. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich die hinteren Räder des Fahrzeuges bereits im Bauhof, also außerhalb der T*****gasse. Lediglich der Fahrleiterwagen ragte noch in die Straße. Der Erstbeklagte lenkte den LKW der Zweitbeklagten (haftpflichtversichert bei der Drittbeklagten) auf der T*****gasse in nördliche Richtung. Er konnte das Fahrzeug vor dem in die Fahrbahn ragenden Leiterwagen nicht mehr rechtzeitig anhalten, sodass es zu einer Kollision kam.

Die Klägerin begehrte von den Beklagten Zahlung von EUR 13.947,51 sA und behauptet, ihr sei durch den Unfall ein Schaden von EUR 27.895,02 entstanden. Unter Einrechnung eines Mitverschuldens von 50 % (AS 105) werde hievon die Hälfte geltend gemacht. Der Erstbeklagte habe eine offensichtlich überhöhte Geschwindigkeit eingehalten und sei unaufmerksam gefahren. Das Ende der Leiter sei mit einer Sicherheitsweste samt Reflektionsstreifen abgesichert und

sohin bei geringer Bestrahlung mit Licht bereits von Weitem sichtbar gewesen. Der Unfallsbereich sei durch künstliche Beleuchtung erhellt worden. Am Fahrzeug der Klägerin sei die gelbe Rundumleuchte eingeschaltet gewesen. Der Erstbeklagte hätte daher das Abbiegemanöver und die Leiter leicht erkennen können.

Die Beklagten wendeten ein, der Lenker des Fahrzeuges der Klägerin habe den Vorrang des Erstbeklagten missachtet. Dieser habe aufgrund der fehlenden Beleuchtung die angehängte Fahrleiter erst spät erkennen und trotz sofortiger Reaktion die Kollision nicht mehr verhindern können. Der Erstbeklagte sei nicht mit überhöhter Geschwindigkeit und nicht unaufmerksam gefahren. Am Fahrzeug der Klägerin sei im Zuge des Abbiegemanövers der Motor abgestorben. Dieser Umstand stelle ein haftungsbegründendes fahrtechnisches Fehlverhalten des Fahrzeuglenkers dar. Dieser habe daher das Alleinverschulden am Zustandekommen des Unfalls zu vertreten. Auch das Fahrzeug der Zweitbeklagten sei beschädigt worden. Der Kaskoselbstbehalt belaufe sich auf EUR 1.200. Dieser Betrag werde gegen die Klagsforderung kompensando eingewendet.

Das Erstgericht sprach aus, dass die Klagsforderung mit EUR 5.460 zu Recht bestehe, die Gegenforderung hingegen mit EUR 600. Es verurteilte daher die Beklagten zur Zahlung von EUR 4.860 sA an die Klägerin. Hiebei ging es im Wesentlichen von folgenden (weiteren) Feststellungen aus:

Als Christian S***** nach links in den Bauhofbereich einzubiegen begonnen hatte, hatte er kein entgegenkommendes Fahrzeug wahrgenommen. Er hatte am Leiterwagen, der am Fahrzeug der Klägerin befestigt war, die Elektrobeleuchtung nicht eingeschaltet gehabt. Auch eine üblicherweise am Leiterwagenende angebrachte Warntafel war zum Zeitpunkt des Unfalls nicht angebracht, jedoch war am Ende des Leiterwagens eine orange Warnweste mit Rückstrahlern angehängt. Bei Annäherung an die spätere Kollisionsstelle nahm der Erstbeklagte das abbiegende Klagsfahrzeug bzw dessen Lichter wahr und stellte fest, dass dieses Fahrzeug vor ihm seine Fahrspur querend nach links einbog. Er reduzierte seine Fahrgeschwindigkeit, bremste jedoch nicht, zumal er davon ausging, am bereits in die Einfahrt eingefahrenen Klagsfahrzeug vorbeifahren zu können, weil er den angehängten Leiterwagen als solchen nicht wahrgenommen hatte. „Im letzten Moment" erkannte der Erstbeklagte den Leiterwagen als Hindernis und leitete eine Bremsung ein. Dennoch kam es zur Kollision mit dem am Klagsfahrzeug befestigten Leiterwagen, wobei die Kollisionsgeschwindigkeit ca 30 bis 45 km/h betrug. Das Fahrzeug der Zweitbeklagten prallte dabei mit der rechten A-Säule in den rechten hinteren Bereich der Leiter. Zum Kollisionszeitpunkt ragte die am Klagsfahrzeug befestigte Leiter etwa 4 m in die Fahrbahn hinein. Nicht festgestellt werden konnte, mit welcher Fahrgeschwindigkeit das Klagsfahrzeug die Fahrspur des gegnerischen Fahrzeuges gequert hat. Weiters konnte nicht festgestellt werden, in welchem Abstand vom Klagsfahrzeug sich das gegnerische Fahrzeug befunden hat, als der Lenker des Klagsfahrzeuges mit dem Queren der Fahrspur begann. Vor der Kollision befand sich das Klagsfahrzeug in Hinblick darauf, dass der Motor abgestorben war, jedenfalls mehr als 5 Sekunden im Stillstand, ehe es zur Kollision kam. Bei der im gegenständlichen Bereich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hätte der Erstbeklagte bei Annäherung an den Leiterwagen die am Leiterwagen hinten im Abstand von rund 4 m vom östlichen Fahrbahnrand nach unten hängende befestigte Warnweste samt Reflektorstreifen so rechtzeitig erkennen können, dass er bei einer Vollbremsung (aus 50 km/h) eine Kollision mit dem Leiterwagen hätte verhindern können. Nur dann, wenn sich das Klagsfahrzeug weniger als 4 Sekunden vor der Kollision im Stillstand befunden hätte, wäre dem Erstbeklagte eine kollisionsvermeidende Reaktion aus 50 km/h Fahrgeschwindigkeit wahrscheinlich (zu ergänzen wohl: nicht) möglich gewesen. Die gegenseitige freie Sichtweite beträgt im Kollisionsbereich rund 300 m. Das Fahrzeug der Zweitbeklagten hat für die Strecke von 300 m bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h 21,6 Sekunden benötigt. Der Fahrer des Klagsfahrzeuges hat das entgegenkommende Fahrzeug wahrscheinlich am Beginn seines Abbiegemanövers sehen können. Die Erkennbarkeit der reflektierenden Streifen war für den Erstbeklagten aus einer Entfernung von ca. 40 bis 50 m gegeben. Bei normaler Aufmerksamkeit musste er diese Leuchtstreifen jedenfalls gesehen haben, wobei insoweit eine eindeutige Zuordenbarkeit zum Zugfahrzeug schwer möglich war. Am Klagsfahrzeug waren zum Unfallszeitpunkt die beiden gelben Rundumleuchten am Dach eingeschaltet. Aufgrund der Art der Beschädigungen und des Alters der Leiter ist eine Reparatur aus sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Erwägungen nicht rentabel, sodass von einem Totalschaden auszugehen ist. Der Zeitwert der 12 Jahre alten Leiter beläuft sich auf EUR

9.750. Die pauschalen Verwaltungskosten der Klägerin betragen EUR

1.170. Die Zweitbeklagte hat mit der Drittbeklagten im Kaskoversicherungsvertrag einen Selbstbehalt von EUR 1.200 vereinbart.

In rechtlicher Hinsicht wertete das Erstgericht die Tatsache, dass der Leiterwagen nicht den Bestimmungen der StVO und des KFG entsprechend beleuchtet gewesen sei, zu Lasten der Klägerin. Dem Erstbeklagten habe sich eine unklare Verkehrssituation geboten, der er nicht ausreichend Rechnung getragen habe. Damit sei eine Verschuldensteilung im Verhältnis von 1:1 gerechtfertigt. Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten in nichtöffentlicher Sitzung Folge und änderte das erstgerichtliche Urteil im zur Gänze klagsabweisenden Sinne ab. Es sprach aus, dass die Revision - mangels erheblicher Rechtsfragen - nicht zulässig sei, und führte im Wesentlichen folgendes aus:

Das Fahrverhalten der beteiligten Fahrzeuge habe in objektiver Hinsicht eine Vorrangsituation iSd§ 19 Abs 5 StVO verwirklicht, mit der eine Wartepflicht nach Abs 7 dieser Gesetzesstelle für den Lenker des Fahrzeuges der Klägerin verbunden gewesen wäre. Demnach hätte dieser Fahrzeuglenker das Einbiegemanöver erst dann durchführen dürfen, wenn die volle Gewissheit bestanden hätte, dass kein im Vorrang befindlicher Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werde. Eine Vorrangverletzung werde auch dann begründet, wenn der im Vorrang befindliche Verkehrsteilnehmer eine Kollision nur durch Abbremsen bis zum Stillstand oder durch Auslenken vermeiden könne. Ein derartiger Tatbestand habe sich hier verwirklicht. Die Klägerin hätte beweisen müssen, dass es nicht von ihrem Fahrzeuglenker verschuldet worden sei, dass er das Einbiegemanöver wegen des Absterbens des Fahrzeugmotors nicht einem Zug und damit ohne Behinderung bzw Gefährdung des Gegenverkehrs durchführen habe können. Dass nach den Feststellungen nicht feststehe, ob der Lenker des Fahrzeuges der Klägerin das Fahrzeug der Zweitbeklagten am Beginn seines Abbiegemanövers hätte sehen können, gehe zu Lasten der diesbezüglich beweispflichtigen Klägerin. Die Klägerin habe daher auch den von den Beklagten behaupteten Vorrangverstoß zu vertreten. Das der Klägerin anzurechnende Fehlverhaltens des Fahrzeuglenkers falle dabei schwer ins Gewicht, weil dadurch eine besonders gefährliche Verkehrssituation geschaffen worden sei. Die an der Rückseite des Leiterwagens befestigte reflektierende Warnweste sei für den Erstbeklagten aus einer Entfernung von ca 40 bis 50 m erkennbar gewesen. Die Feststellungen ließen noch den Schluss zu, dass der Erstbeklagte eine Geschwindigkeit von maximal 50 km/h eingehalten habe. Der Anhalteweg aus dieser Geschwindigkeit betrage bei Berechnung nach einer „Faustformel" 40 m. Da es zum Unfallszeitpunkt geregnet habe, sei darauf zu schließen, dass die Fahrbahn nass gewesen sei, weshalb der Anhalteweg des Erstbeklagten noch etwas länger gewesen sein dürfte. Zugunsten der Beklagten sei daher davon auszugehen, dass der Erstbeklagte selbst bei sofortiger Reaktion auf die Erkennbarkeit der auf dem Leiterwagen angebrachten Warnweste das Fahrzeug der Zweitbeklagten nicht mehr kollisionsfrei anhalten hätte können. Wenn man auch unter den gegebenen Umständen - allerdings ziffernmäßig nicht konkretisierbar - die Einhaltung einer relativ überhöhten Geschwindigkeit durch den Erstbeklagten und/oder einen Reaktionsverzug des Erstbeklagten annehmen müsse, so sei damit nur ein nicht quantifizierbares Verschulden gegeben, das im Zweifel zugunsten der Beklagten im Verhältnis zu jenem des anderen Fahrzeuglenkers noch vernachlässigbar sei.Das Fahrverhalten der beteiligten Fahrzeuge habe in objektiver Hinsicht eine Vorrangsituation iSd Paragraph 19, Absatz 5, StVO verwirklicht, mit der eine Wartepflicht nach Absatz 7, dieser Gesetzesstelle für den Lenker des Fahrzeuges der Klägerin verbunden gewesen wäre. Demnach hätte dieser Fahrzeuglenker das Einbiegemanöver erst dann durchführen dürfen, wenn die volle Gewissheit bestanden hätte, dass kein im Vorrang befindlicher Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werde. Eine Vorrangverletzung werde auch dann begründet, wenn der im Vorrang befindliche Verkehrsteilnehmer eine Kollision nur durch Abbremsen bis zum Stillstand oder durch Auslenken vermeiden könne. Ein derartiger Tatbestand habe sich hier verwirklicht. Die Klägerin hätte beweisen müssen, dass es nicht von ihrem Fahrzeuglenker verschuldet worden sei, dass er das Einbiegemanöver wegen des Absterbens des Fahrzeugmotors nicht einem Zug und damit ohne Behinderung bzw Gefährdung des Gegenverkehrs durchführen habe können. Dass nach den Feststellungen nicht feststehe, ob der Lenker des Fahrzeuges der Klägerin das Fahrzeug der Zweitbeklagten am Beginn seines Abbiegemanövers hätte sehen können, gehe zu Lasten der diesbezüglich beweispflichtigen Klägerin. Die Klägerin habe daher auch den von den Beklagten behaupteten Vorrangverstoß zu vertreten. Das der Klägerin anzurechnende Fehlverhaltens des Fahrzeuglenkers falle dabei schwer ins Gewicht, weil dadurch eine besonders gefährliche Verkehrssituation geschaffen worden sei. Die an der Rückseite des Leiterwagens befestigte reflektierende Warnweste sei für den Erstbeklagten aus einer Entfernung von ca 40 bis 50 m erkennbar gewesen. Die Feststellungen ließen noch den Schluss zu, dass der Erstbeklagte eine Geschwindigkeit von maximal 50 km/h eingehalten habe. Der Anhalteweg aus dieser Geschwindigkeit betrage bei Berechnung nach einer „Faustformel" 40 m. Da es zum Unfallszeitpunkt geregnet habe, sei darauf zu schließen, dass die Fahrbahn nass gewesen sei, weshalb der Anhalteweg des Erstbeklagten noch etwas länger gewesen sein dürfte. Zugunsten der Beklagten sei daher davon auszugehen, dass der Erstbeklagte selbst bei sofortiger Reaktion auf die Erkennbarkeit der auf dem Leiterwagen angebrachten Warnweste

das Fahrzeug der Zweitbeklagten nicht mehr kollisionsfrei anhalten hätte können. Wenn man auch unter den gegebenen Umständen - allerdings ziffernmäßig nicht konkretisierbar - die Einhaltung einer relativ überhöhten Geschwindigkeit durch den Erstbeklagten und/oder einen Reaktionsverzug des Erstbeklagten annehmen müsse, so sei damit nur ein nicht quantifizierbares Verschulden gegeben, das im Zweifel zugunsten der Beklagten im Verhältnis zu jenem des anderen Fahrzeuglenkers noch vernachlässigbar sei.

Auf Antrag der Klägerin gemäß § 508 Abs 1 ZPO änderte das Berufungsgericht seinen Ausspruch über die Unzulässigkeit der Revision dahin ab, dass die ordentliche Revision doch für zulässig erklärt wurde. Die Klägerin habe dem Erstbeklagten auch die Einhaltung einer überhöhten Geschwindigkeit vorgeworfen. Nach den Feststellungen habe die höchstzulässige Geschwindigkeit im Unfallsbereich 50 km/h betragen. Das Berufungsgericht habe die weiteren Ausführungen des Erstgerichts dazu als Feststellungen über die vom Erstbeklagten eingehaltene Geschwindigkeit (nämlich 50 km/h) gewertet. Diese Ausführungen könnten allerdings auch als bloß „hypothetische Überlegungen" angesehen werden, sodass mangels näherer Feststellungen über die vom Erstbeklagten eingehaltene Geschwindigkeit ein Feststellungsmangel vorliegen würde. Damit wäre eine Unrichtigkeit des Berufungsurteils gegeben, die im Sinne der Rechtssicherheit zu korrigieren wäre.Auf Antrag der Klägerin gemäß Paragraph 508, Absatz eins, ZPO änderte das Berufungsgericht seinen Ausspruch über die Unzulässigkeit der Revision dahin ab, dass die ordentliche Revision doch für zulässig erklärt wurde. Die Klägerin habe dem Erstbeklagten auch die Einhaltung einer überhöhten Geschwindigkeit vorgeworfen. Nach den Feststellungen habe die höchstzulässige Geschwindigkeit im Unfallsbereich 50 km/h betragen. Das Berufungsgericht habe die weiteren Ausführungen des Erstgerichts dazu als Feststellungen über die vom Erstbeklagten eingehaltene Geschwindigkeit (nämlich 50 km/h) gewertet. Diese Ausführungen könnten allerdings auch als bloß „hypothetische Überlegungen" angesehen werden, sodass mangels näherer Feststellungen über die vom Erstbeklagten eingehaltene Geschwindigkeit ein Feststellungsmangel vorliegen würde. Damit wäre eine Unrichtigkeit des Berufungsurteils gegeben, die im Sinne der Rechtssicherheit zu korrigieren wäre.

In ihrer Revision macht die Klägerin Mangelhaftigkeit des Verfahrens, Aktenwidrigkeit und unrichtige rechtliche Beurteilung geltend. Sie beantragt die Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils (Zuspruch von EUR 4.860).

Die Beklagten beantragen in der ihnen vom Berufungsgericht freigestellten Revisionsbeantwortung, die Revision zurückzuweisen bzw ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig, weil dem Berufungsgericht ein wesentlicher Verfahrensmangel unterlaufen ist; sie ist im Sinne des im Abänderungsantrag enthaltenen Aufhebungsantrages auch berechtigt. Die Rechtsmittelwerberin macht im Wesentlichen geltend, die Berufungsentscheidung weiche von den Feststellungen des Erstgerichts ab, ohne dass eine Beweiswiederholung durchgeführt worden sei.

Hiezu wurde erwogen:

Das Erstgericht hat festgestellt, der Erstbeklagte hätte die am Leiteranhänger befestigte Warnweste samt Reflektorstreifen so rechtzeitig erkennen können, dass er bei einer Vollbremsung aus 50 km/h eine Kollision mit dem Leiterwagen hätte verhindern können. In seiner Beweiswürdigung hat das Erstgericht diese Feststellung auf das eingeholte Sachverständigengutachten gegründet. Der Sachverständige habe eine Vermeidbarkeit des Unfalls bei entsprechender Reaktion unter Zugrundelegung einer Stillstandzeit von zumindest 3,7 Sekunden angenommen; tatsächlich sei von einer Stillstandzeit von mehr als 5 Sekunden auszugehen. Der Sachverständige hatte in seinem Gutachten ausgeführt, um aus einer Geschwindigkeit von 50 km/h mit einer Reaktionszeit von 0,8 Sekunden, einer Bremsschwellzeit von 0,2 Sekunden und einer (den Umständen entsprechenden) Verzögerung von 5 m/s^2 zum Stillstand zu kommen, hätte der Erstbeklagte 31,8 m oder 3,7 Sekunden vor dem Stillstand mit einer Vollbremsung reagieren müssen (AS 57, 99).

Das Berufungsgericht hat demgegenüber ausgeführt, der Anhalteweg aus 50 m betrage nach einer „Faustformel" 40 m; er dürfte im Hinblick auf die Fahrbahnnässe noch etwas länger gewesen sein. Zugunsten der Beklagten sei daher davon auszugehen, dass der Erstbeklagte selbst bei sofortiger Reaktion auf die aus ca 40 bis 50 m erkennbare Warnweste nicht mehr kollisionsfrei hätte anhalten können. Mit diesen Ausführungen ist das Berufungsgericht von der erwähnten, auf das Sachverständigengutachten gestützten Feststellung des Erstgerichts über die Vermeidbarkeit des Unfalls abgewichen. Hatte das Berufungsgericht Bedenken gegen diese Feststellung, so hätte es nicht bloß eine „Faustformel" anwenden dürfen, sondern eine Beweiswiederholung - allenfalls unter Beiziehung eines anderen

Sachverständigen (vgl § 488 Abs 3 ZPO) - vornehmen müssen. Es begründet einen (vom Obersten Gerichtshof wahrzunehmenden) Verfahrensmangel, wenn das Berufungsgericht von Tatsachenfeststellungen des Erstgerichts ohne Beweiswiederholung abgeht (RIS-Justiz RS0043461, vgl auch RS0043026, RS0042151; Zechner in Fasching/Konecny² § 503 ZPO Rz 127 ff mwN). Dies führt zur Aufhebung der Berufungsentscheidung und Zurückverweisung der Rechtssache an das Berufungsgericht. Auf die weiteren Rechtsmittelausführungen muss nicht mehr eingegangen werden. Bemerkt wird nur noch, dass es vom Ausmaß einer Geschwindigkeitsüberschreitung oder einer Reaktionsverspätung des Erstbeklagten abhinge, ob dessen allfälliges Verschulden im Verhältnis zum Verschulden des gegnerischen Lenkers vernachlässigt werden könnte.Das Berufungsgericht hat demgegenüber ausgeführt, der Anhalteweg aus 50 m betrage nach einer „Faustformel" 40 m; er dürfte im Hinblick auf die Fahrbahnnässe noch etwas länger gewesen sein. Zugunsten der Beklagten sei daher davon auszugehen, dass der Erstbeklagte selbst bei sofortiger Reaktion auf die aus ca 40 bis 50 m erkennbare Warnweste nicht mehr kollisionsfrei hätte anhalten können. Mit diesen Ausführungen ist das Berufungsgericht von der erwähnten, auf das Sachverständigengutachten gestützten Feststellung des Erstgerichts über die Vermeidbarkeit des Unfalls abgewichen. Hatte das Berufungsgericht Bedenken gegen diese Feststellung, so hätte es nicht bloß eine „Faustformel" anwenden dürfen, sondern eine Beweiswiederholung - allenfalls unter Beiziehung eines anderen Sachverständigen vergleiche Paragraph 488, Absatz 3, ZPO) - vornehmen müssen. Es begründet einen (vom Obersten Gerichtshof wahrzunehmenden) Verfahrensmangel, wenn das Berufungsgericht von Tatsachenfeststellungen des Erstgerichts ohne Beweiswiederholung abgeht (RIS-Justiz RS0043461, vergleiche auch RS0043026, RS0042151; Zechner in Fasching/Konecny² Paragraph 503, ZPO Rz 127 ff mwN). Dies führt zur Aufhebung der Berufungsentscheidung und Zurückverweisung der Rechtssache an das Berufungsgericht. Auf die weiteren Rechtsmittelausführungen muss nicht mehr eingegangen werden. Bemerkt wird nur noch, dass es vom Ausmaß einer Geschwindigkeitsüberschreitung oder einer Reaktionsverspätung des Erstbeklagten abhinge, ob dessen allfälliges Verschulden im Verhältnis zum Verschulden des gegnerischen Lenkers vernachlässigt werden könnte.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 52 ZPO.Die Kostenentscheidung beruht auf Paragraph 52, ZPO.

Anmerkung

E796482Ob294.05g

Schlagworte

Kennung XPUBLDiese Entscheidung wurde veröffentlicht inZak 2006/444 S 259 = Zak 2006,259 = EFSlg 115.209XPUBLEND

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2006:0020OB00294.05G.0119.000

Zuletzt aktualisiert am

26.06.2009

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