jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2003/11/13 2Ob262/03y

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 13.11.2003

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Schinko, Dr. Tittel, Dr. Baumann und Hon. Prof. Dr. Danzl als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei mj Julian B*****, vertreten durch Sacher & Katzensteiner, Rechtsanwälte OEG in Krems, wider die beklagten Parteien 1.) Johann A*****, 2.) P***** AG, *****, und 3.) *****sicherungen, *****, alle vertreten durch Brenner-Riel Rechtsanwälte KEG in Krems, wegen EUR 25.435,49 sA und Feststellung, über die Revision der drittbeklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht vom 9. Juli 2003, GZ 11 R 71/03x-33, womit infolge Berufung der drittbeklagten Partei das Teil- und Zwischenurteil des Landesgerichtes Krems an der Donau vom 20. Jänner 2003, GZ 27 Cg 71/01d-27, abgeändert wurde, den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben und das angefochtene Urteil aufgehoben. Zugleich wird auch das Urteil des Erstgerichtes in Ansehung der drittbeklagten Partei aufgehoben und die Rechtssache insoweit zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an dieses zurückverwiesen.

Die Kosten der Rechtsmittelverfahren sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Am 14. 3. 2000 ereignete sich gegen 11.40 Uhr im Stadtgebiet von Zwettl im Bereich des Busbahnhofes bei der Haltestelle Nr 3 ein Verkehrsunfall, an dem der am 10. 10. 1993 geborene Kläger als Fußgänger und der Erstbeklagte als Lenker des bei der drittbeklagten Partei haftpflichtversicherten Linienbusses der Marke ÖAF eines nicht beklagten Halters beteiligt waren.

Im Revisionsverfahren ist nur mehr die Frage der Haftung der drittbeklagten Partei strittig.

Der Kläger begehrt Schadenersatz und die Feststellung der Haftung für künftige Schäden mit der Begründung, der Erstbeklagte habe beim Einfahren in den Busbereich einen zu geringen Abstand zum Gehsteig eingehalten. Auch das Busunternehmen habe nicht alle erdenkliche Vorsorge aufgewendet, insbesondere durch Unterlassung der Anbringung eines Zusatzspiegels für den Einstiegsbereich. Bei Vorhandensein eines solchen Spiegels und ordnungsgemäßer Reaktion des erstbeklagten Lenkers wäre der Verkehrsunfall vermieden worden.

Die drittbeklagte Partei bestritt dieses Vorbringen.

Das Erstgericht erachtete die Haftung der drittbeklagten Partei nach dem EKHG dem Grunde nach als gegeben.

Dabei wurden folgende Feststellungen getroffen:

Der am Unfall beteiligte Linienbus dient der Personenbeförderung. An der rechten Fahrzeugseite sind zwei Einstiegstüren vorhanden, wobei sich die vordere etwa in der Höhe des Fahrersitzes befindet. Die Mitte der vorderen Einstiegstüre liegt 95 cm von der Front des Busses entfernt. Das hintere Ende der Einstiegstür liegt ca 145 cm hinter der Front. Der vordere Überhang bis zur Vorderachse beträgt 2,7 m der Radstand 6,1 m.

Eine Person in der Größe des zum Unfallszeitpunkt minderjährigen Klägers kann, wenn sie sich einen halben Meter innerhalb des Gehsteigbereiches befindet, über den oberen Außenspiegel, der zum Unfallszeitpunkt am Bus angebracht war, nicht gut erkannt werden, man sieht gerade noch Stirn und Kopfbedeckung. Über den genannten Außenspiegel besteht Sicht auf die Oberfläche des Gehsteiges erst ab einem Bereich, der 2,35 m hinter der Vorderachse bzw dem Radaufstandspunkt des rechten Vorderrades liegt. Bereiche, die sich noch weiter zur Hinterachse entfernt befinden, sind dann besser wahrzunehmen. Nunmehr ist der Bus mit einem zusätzlichen Rückspiegel ausgestattet, der auch den Einstiegsbereich und den Vorderradbereich sichttechnisch umfasst.

Der Kläger benützte den Linienbus regelmäßig für die Heimfahrt von der Schule. Er wartete mit anderen Personen, darunter einer Gruppe von Schülern, im Haltestellenbereich 3 auf den Bus. Der erstbeklagte Lenker verringerte auf Höhe der Haltestelle 4 seine Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit und fuhr mit einem Seitenabstand von ca 30 cm zum Gehsteigrand in die Haltestelle ein. Die wartenden Personen waren unauffällig. Keines der Kinder befand sich weniger als 1 m vom Gehsteigrand entfernt. Nachdem der Erstbeklagte in seiner Sitzposition mit dem Bus am Kläger vorbeigefahren war und er somit auf diesen keine Sicht mehr hatte, gelangte der Kläger aus nicht mehr genau feststellbaren Gründen nahe an die Gehsteigkante und mit dem linken Fuß auf die Fahrbahn, wo dieser vom rechten Vorderrad des Busses überrollt wurde. Es ist möglich, dass der Kläger von nachdrängenden Schülern an den Gehsteigrand und darüber hinaus auf die Fahrbahn gedrückt wurde. Da der Erstbeklagte keine Sicht mehr auf den Kläger hatte, war für ihn der Unfall nicht vermeidbar.

Wäre der Bus schon zum Unfallszeitpunkt mit einem zusätzlichen Spiegel ausgerüstet gewesen, der auch den Einstiegs- und Vorderradbereich sichttechnisch umfasst hätte, hätte der Erstbeklagte auffällige Bewegungen der wartenden Personen, wie eine gefährliche Annäherung an den Gehsteigrand, beobachten und entsprechend reagieren können. Als Gefahr erkennbar ist eine Person, wenn die Entfernung zur Fahrbahn 1 m unterschritten wird. Bei Wahrnehmung dieser Situation über den Zusatzspiegel hätte für den Erstbeklagten eine Reaktionszeit von 0,7 sec ausgereicht, um den Unfall zu vermeiden. Eine solche Reaktionszeit war ihm zumutbar. Der kritische Bereich lag lediglich im Bereich des vorderen Einstiegs.

In rechtlicher Hinsicht vertrat das Erstgericht die Ansicht, die drittbeklagte Partei habe für die vom Bus ausgehende Betriebsgefahr nach § 9 EKHG einzustehen. Es sei aus den Medien bekannt, dass es beim Transport von Schülern wiederholt zu Unfällen dadurch gekommen sei, dass der Lenker Teile seines Fahrzeuges nicht gesehen habe. Für den erstbeklagten Lenker habe keine Sicht auf den Einstiegsbereich, wo sich erfahrungsgemäß wartende Personen und insbesondere Kinder drängten, um einen bestimmten Sitzplatz oder überhaupt einen solchen zu erlangen, bestanden. Wäre der zwischenzeitig angebrachte Spiegel schon zum Unfallszeitpunkt vorhanden gewesen, hätte der Erstbeklagte die wartenden Personen im Auge behalten, auf eine beginnende Gefahrenlage reagieren und dadurch den Unfall vermeiden können. Das Busunternehmen habe daher nicht jede Sorgfalt beachtet, um solche Unfälle zu vermeiden.In rechtlicher Hinsicht vertrat das Erstgericht die Ansicht, die drittbeklagte Partei habe für die vom Bus ausgehende Betriebsgefahr nach Paragraph 9, EKHG einzustehen. Es sei aus den Medien bekannt, dass es beim Transport von Schülern wiederholt zu Unfällen dadurch gekommen sei, dass der Lenker Teile seines Fahrzeuges nicht gesehen habe. Für den erstbeklagten Lenker habe keine Sicht auf den Einstiegsbereich, wo sich erfahrungsgemäß wartende Personen und insbesondere Kinder drängten, um einen bestimmten Sitzplatz oder überhaupt einen solchen zu erlangen, bestanden. Wäre der zwischenzeitig angebrachte Spiegel schon zum Unfallszeitpunkt vorhanden gewesen, hätte der Erstbeklagte die wartenden Personen im Auge behalten, auf eine beginnende Gefahrenlage reagieren und dadurch den Unfall vermeiden können. Das Busunternehmen habe daher nicht jede Sorgfalt beachtet, um solche Unfälle zu vermeiden.

Das von der drittbeklagten Partei angerufene Berufungsgericht änderte die angefochtene Entscheidung dahin ab, dass es das Klagebegehren abwies; es sprach aus, die ordentliche Revision sei zulässig.

Das Berufungsgericht führte zur Rechtsfrage aus, die Ersatzpflicht sei nach§ 9 Abs 1 EKHG ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden sei, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Verrichtung des Fahrzeuges beruhe. Ein technischer Defekt des Fahrzeuges liege nicht schon dann vor, wenn dieses nicht einem in jeder Beziehung idealem Fahrzeug entspreche. Es genüge, dass das Fahrzeug unmittelbar vor dem Unfall den geltenden Zulassungsvorschriften entsprochen habe.Das Berufungsgericht führte zur Rechtsfrage aus, die Ersatzpflicht sei nach Paragraph 9, Absatz eins, EKHG ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden sei, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Verrichtung des Fahrzeuges beruhe. Ein technischer Defekt des Fahrzeuges liege nicht schon dann vor, wenn dieses nicht einem in jeder Beziehung idealem Fahrzeug entspreche. Es genüge, dass das Fahrzeug unmittelbar vor dem Unfall den geltenden Zulassungsvorschriften entsprochen habe.

Es sei daher hier zu prüfen, welche Vorschriften für Rückspiegel bei Omnibussen für den Linienverkehr zum Unfallszeitpunkt bestanden. Nach § 23 KFG müssten Fahrzeuge mit geeigneten entsprechend großen Rückspiegeln ausgerüstet sein, die so angebracht seien, dass der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben und hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken könne, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen sei. Nach § 39 Abs 4 KDV in der zum Unfallszeitpunkt geltenden Fassung müssten Omnibusse an beiden Seiten des Fahrzeuges außen einen Rückspiegel aufweisen. Erst durch die 46. KDV-Novelle seien für Omnibusse mit mehr als 5 t Gesamtgewicht (M 3) großwinkelige Außenspiegel und ein Anfahrspiegel im Sinne der Richtlinie 71/127/EWG vorgeschrieben worden (§ 18a Abs 2 KDV). Diese Bestimmung sei aber erst mit 1. 4. 2000 in Kraft getreten. Für Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt bereits einmal zum Verkehr zugelassen waren, bedürfe es nur einer entsprechenden Nachrüstung bis 1. 1. 2001. Im vorliegenden Fall habe der Linienbus dem damals vorgeschriebenen gesetzlichen Zustand entsprochen, weshalb die drittbeklagte Partei den Beweis erbracht habe, dass kein Fehler in der Beschaffenheit des Linienbusses vorgelegen sei. Der Halterin des Busses könne nicht vorgeworfen werden, noch keine Nachrüstung vorgenommen zu haben. Das Alleinverschulden treffe vielmehr den Kläger, der aus Unachtsamkeit auf die Fahrbahn und unter das rechte Vorderrad geraten sei.Es sei daher hier zu prüfen, welche Vorschriften für Rückspiegel bei Omnibussen für den Linienverkehr zum Unfallszeitpunkt bestanden. Nach Paragraph 23, KFG müssten Fahrzeuge mit geeigneten entsprechend großen Rückspiegeln ausgerüstet sein, die so angebracht seien, dass der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben und hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken könne, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen sei. Nach Paragraph 39, Absatz 4, KDV in der zum Unfallszeitpunkt geltenden Fassung müssten Omnibusse an beiden Seiten des Fahrzeuges außen einen Rückspiegel aufweisen. Erst durch die 46. KDV-Novelle seien für Omnibusse mit mehr als 5 t Gesamtgewicht (M 3) großwinkelige Außenspiegel und ein Anfahrspiegel im Sinne der Richtlinie 71/127/EWG vorgeschrieben worden (Paragraph 18 a, Absatz 2, KDV). Diese Bestimmung sei aber erst mit 1. 4. 2000 in Kraft getreten. Für Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt bereits einmal zum Verkehr zugelassen waren, bedürfe es nur einer entsprechenden Nachrüstung bis 1. 1. 2001. Im vorliegenden Fall habe der Linienbus dem damals vorgeschriebenen gesetzlichen Zustand entsprochen, weshalb die drittbeklagte Partei den Beweis erbracht habe, dass kein Fehler in der Beschaffenheit des Linienbusses vorgelegen sei. Der Halterin des Busses könne nicht vorgeworfen werden, noch keine Nachrüstung vorgenommen zu haben. Das Alleinverschulden treffe vielmehr den Kläger, der aus Unachtsamkeit auf die Fahrbahn und unter das rechte Vorderrad geraten sei.

Die ordentliche Revision erachtete das Berufungsgericht im Hinblick auf die Begründung der Haftung eines Busunternehmens nach § 9 EKHG in der Entscheidung des OLG Graz ZVR 1993/103 für zulässigDie ordentliche Revision erachtete das Berufungsgericht im Hinblick auf die Begründung der Haftung eines Busunternehmens nach Paragraph 9, EKHG in der Entscheidung des OLG Graz ZVR 1993/103 für zulässig.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichtes richtet sich die Revision der klagenden Partei mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung dahin abzuändern, dass das Ersturteil wiederhergestellt werde.

Die drittbeklagte Partei hat Revisionsbeantwortung erstattet und beantragt, dem Rechtsmittel der klagenden Partei nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig und im Sinne des im Abänderungsantrag enthaltenen Aufhebungsantrages auch berechtigt.

Die klagende Partei macht in ihrem Rechtsmittel geltend, die erhöhte Sorgfaltspflicht nach§ 9 EKHG setze nicht erst in der Gefahrenlage ein, sondern verlange, dass von vornherein vermieden werde, in eine Lage zu kommen, aus der

Gefahr entstehen könne. Der Sorgfaltspflicht des Halters werde nicht schon dadurch Genüge getan, dass den gesetzlichen Vorschriften entsprochen werde. Der Halter eines Kfz, welches von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen worden sei, könne sich nur solange auf die Zulassung berufen, als ihm kein Mangel bekannt geworden sei. Im vorliegenden Fall wäre der Halter bei gehöriger Sorgfalt schon vorher zur Anbringung des zusätzlichen Außenspiegels gehalten gewesen. Dies auch im Zusammenhang mit den bekannten Unfällen beim Transport von Schülern und dem Umstand, dass die zugrundelegende Richtlinie 71/127/EWG aus dem Jahre 1971 stamme. Es könne daher davon keine Rede sein, dass das Busunternehmen als Halter die zu fordernde Sorgfaltspflicht erfüllt habe.Die klagende Partei macht in ihrem Rechtsmittel geltend, die erhöhte Sorgfaltspflicht nach Paragraph 9, EKHG setze nicht erst in der Gefahrenlage ein, sondern verlange, dass von vornherein vermieden werde, in eine Lage zu kommen, aus der Gefahr entstehen könne. Der Sorgfaltspflicht des Halters werde nicht schon dadurch Genüge getan, dass den gesetzlichen Vorschriften entsprochen werde. Der Halter eines Kfz, welches von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen worden sei, könne sich nur solange auf die Zulassung berufen, als ihm kein Mangel bekannt geworden sei. Im vorliegenden Fall wäre der Halter bei gehöriger Sorgfalt schon vorher zur Anbringung des zusätzlichen Außenspiegels gehalten gewesen. Dies auch im Zusammenhang mit den bekannten Unfällen beim Transport von Schülern und dem Umstand, dass die zugrundelegende Richtlinie 71/127/EWG aus dem Jahre 1971 stamme. Es könne daher davon keine Rede sein, dass das Busunternehmen als Halter die zu fordernde Sorgfaltspflicht erfüllt habe.

Es sei auch unrichtig, dass den Kläger das Alleinverschulden am Unfall treffe, weil sich aus den Feststellungen ergebe, dass es durchaus möglich sei, dass er von nachdrängenden Schülern an den Gehsteigrand und darüber hinaus mit dem linken Fuß auf die Fahrbahn gedrückt worden sei.

Hiezu wurde erwogen:

Gemäß § 9 Abs 1 EKHG ist die Ersatzpflicht des Halters eines Kraftfahrzeuges ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch einem Versagen der Verrichtungen des Kraftfahrzeuges beruhte. Ein "Fehler in der Beschaffenheit" liegt, wie das Berufungsgericht zutreffend erkannt hatte, nicht schon deshalb vor, weil das Fahrzeug nicht in jeder Beziehung einem Idealzustand entsprochen hat; es genügt, dass die unmittelbar vor dem Unfall geltenden Zulassungsvorschriften eingehalten wurden (2 Ob 178/99m = ZVR 2001/37 = JBl 2001, 242; Koziol, Haftpflichtrecht2 II 548; Apathy, Komm z EKHG § 9 Rz 23; Schauer in Schwimann2 ABGB § 9 EKHG Rz 48). Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten, eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, obwohl der Betriebsunternehmer oder Halter als auch die mit Willen des Betriebsunternehmers oder Halters beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben und der Unfall nicht unmittelbar auf die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöste außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist (§ 9 Abs 2 EKHG). Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Verhalten des Geschädigten schuldhaft oder schuldlos war (Schauer in Schwimann2 § 9 EKHG Rz 9; Koziol, Haftpflichtrecht2 II 556 jeweils mwN). Es ist daher für die Frage der Haftungsbefreiung nach § 9 Abs 2 EKHG irrelevant, ob der Kläger durch eigene Unachtsamkeit oder auf Grund des Drängens anderer Personen auf die Fahrbahn geriet.Gemäß Paragraph 9, Absatz eins, EKHG ist die Ersatzpflicht des Halters eines Kraftfahrzeuges ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch einem Versagen der Verrichtungen des Kraftfahrzeuges beruhte. Ein "Fehler in der Beschaffenheit" liegt, wie das Berufungsgericht zutreffend erkannt hatte, nicht schon deshalb vor, weil das Fahrzeug nicht in jeder Beziehung einem Idealzustand entsprochen hat; es genügt, dass die unmittelbar vor dem Unfall geltenden Zulassungsvorschriften eingehalten wurden (2 Ob 178/99m = ZVR 2001/37 = JBl 2001, 242; Koziol, Haftpflichtrecht2 römisch II 548; Apathy, Komm z EKHG Paragraph 9, Rz 23; Schauer in Schwimann2 ABGB Paragraph 9, EKHG Rz 48). Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten, eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, obwohl der Betriebsunternehmer oder Halter als auch die mit Willen des Betriebsunternehmers oder Halters beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben und der Unfall nicht unmittelbar auf die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöste außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist (Paragraph 9, Absatz 2, EKHG). Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Verhalten des Geschädigten

schuldhaft oder schuldlos war (Schauer in Schwimann2 Paragraph 9, EKHG Rz 9; Koziol, Haftpflichtrecht2 römisch II 556 jeweils mwN). Es ist daher für die Frage der Haftungsbefreiung nach Paragraph 9, Absatz 2, EKHG irrelevant, ob der Kläger durch eigene Unachtsamkeit oder auf Grund des Drängens anderer Personen auf die Fahrbahn geriet.

Die Haftungsbefreiung kommt dem Halter aber nur dann zugute, wenn er die äußerste nach den Umständen des Falles mögliche und zumutbare Sorgfalt eingehalten hat; es muss alles vermieden werden, was zur Entstehung einer gefahrenträchtigen Situation führen könnte (RIS-Justiz RS0058278; Koziol, Haftpflichtrecht2 II 551; Apathy, EKHG, § 9 Rz 16; Schauer in Schwimann2 § 9 EKHG Rz 21; s auch Stefula und Thunhart, JBl 2001, 243 f [Entscheidungsbesprechung]).Die Haftungsbefreiung kommt dem Halter aber nur dann zugute, wenn er die äußerste nach den Umständen des Falles mögliche und zumutbare Sorgfalt eingehalten hat; es muss alles vermieden werden, was zur Entstehung einer gefahrenträchtigen Situation führen könnte (RIS-Justiz RS0058278; Koziol, Haftpflichtrecht2 römisch II 551; Apathy, EKHG, Paragraph 9, Rz 16; Schauer in Schwimann2 Paragraph 9, EKHG Rz 21; s auch Stefula und Thunhart, JBl 2001, 243 f [Entscheidungsbesprechung]).

Im vorliegenden Fall kann dem Halter nicht ohne weiteres angelastet werden, nicht schon vor Inkrafttreten der 46. KDV-Novelle einen großwinkeligen Rückspiegel und einen Anfahrspiegel angebracht zu haben. Die diesbezügliche Norm (§ 18a Abs 2 letzter Satz KDV) ist nämlich erst am 1. 4. 2000 in Kraft getreten und mussten Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt bereits zum Verkehr zugelassen waren, erst am 1. 1. 2001 entsprechend nachgerüstet werden. Selbst wenn man von einem besonders sorgfältigen Halter verlangte, die Frist für das Nachrüsten nicht vollständig auszuschöpfen, kann von ihm aber nicht verlangt werden, bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes die Fahrzeuge zu adaptieren. Es ist auch nicht richtig, dass die diesbezügliche Gesetzesänderung auf eine Richtlinie aus dem Jahr 1971 zurückginge. Die Richtlinie 71/127/EWG des Rates vom 1. 3. 1971 hat nämlich eine derartige Verpflichtung noch nicht enthalten, sie wurde erst mit der Richtlinie 88/321/EWG der Kommission vom 16. 5. 1988 zur Anpassung der Richtlinie 71/127/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt eingeführt. Auch diese Richtlinie gilt aber nur für die Fahrzeugklasse N 2 (Fahrzeuge für Güterbeförderung mit mindestens 4 Rädern) mit einer Masse von mehr als 7,5 t und die Fahrzeugklasse N 3 (ebenfalls derartige Güterbeförderungsfahrzeuge) mit einer Masse von mehr als 12 t [s Grundtner, KFG5 IV/13]). Fahrzeuge für die Personenbeförderung (Klasse M) waren von dieser Änderung demnach nicht betroffen.Im vorliegenden Fall kann dem Halter nicht ohne weiteres angelastet werden, nicht schon vor Inkrafttreten der 46. KDV-Novelle einen großwinkeligen Rückspiegel und einen Anfahrspiegel angebracht zu haben. Die diesbezügliche Norm (Paragraph 18 a, Absatz 2, letzter Satz KDV) ist nämlich erst am 1. 4. 2000 in Kraft getreten und mussten Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt bereits zum Verkehr zugelassen waren, erst am 1. 1. 2001 entsprechend nachgerüstet werden. Selbst wenn man von einem besonders sorgfältigen Halter verlangte, die Frist für das Nachrüsten nicht vollständig auszuschöpfen, kann von ihm aber nicht verlangt werden, bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes die Fahrzeuge zu adaptieren. Es ist auch nicht richtig, dass die diesbezügliche Gesetzesänderung auf eine Richtlinie aus dem Jahr 1971 zurückginge. Die Richtlinie 71/127/EWG des Rates vom 1. 3. 1971 hat nämlich eine derartige Verpflichtung noch nicht enthalten, sie wurde erst mit der Richtlinie 88/321/EWG der Kommission vom 16. 5. 1988 zur Anpassung der Richtlinie 71/127/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt eingeführt. Auch diese Richtlinie gilt aber nur für die Fahrzeugklasse N 2 (Fahrzeuge für Güterbeförderung mit mindestens 4 Rädern) mit einer Masse von mehr als 7,5 t und die Fahrzeugklasse N 3 (ebenfalls derartige Güterbeförderungsfahrzeuge) mit einer Masse von mehr als 12 t [s Grundtner, KFG5 IV/13]). Fahrzeuge für die Personenbeförderung (Klasse M) waren von dieser Änderung demnach nicht betroffen.

Grundsätzlich kann daher dem Halter nicht angelastet werden, keinen weiteren Rückspiegel angebracht zu haben. Etwas Anderes wäre allerdings dann, wenn es bereits vor dem gegenständlichen Unfall zu ähnlichen Unfällen gekommen wäre, die auf das Fehlen eines weiteren Rückspiegels zurückzuführen sind. In einem derartigen Fall wäre ein besonders sorgfältiger Halter eines Linienbusses verpflichtet, auch ohne gesetzliche Anordnung einen Außenspiegel anzubringen, der auch den Einstiegsbereich und den Vorderradbereich sichttechnisch umfasst (wie dies in der Folge auch geschehen ist). Das Erstgericht ist diesbezüglich davon ausgegangen, es sei "aus den Medien bekannt", dass es beim Transport von Schülern wiederholt zu Unfällen dadurch gekommen sei, dass der Lenker Teile seines Fahrzeuges nicht sehen habe können. Das Erstgericht ist offenbar von einer allgemeinen Notorität derartiger Unfälle ausgegangen. Es hält aber nicht jede von den Massenmedien verbreitete Information einer sachlichen

Nachprüfung stand. Man wird in der Regel nur als notorisch annehmen können, dass diese Information in einem Massenmedium verbreitet und damit allgemein bekannt wurde, nicht aber auch, dass die verbreitete Tatsache der Wahrheit entspricht (Fasching, LB2 Rz 853).

Um beurteilen zu können, ob dem Halter des Fahrzeuges der Entlastungsbeweis gelungen ist, wird daher im fortgesetzten Verfahren mit den Parteien zu erörtern sein, ob es bereits vor dem gegenständlichen Unfall zu ähnlichen Unfällen gekommen ist und ob derartige Unfälle auch einen gewissen Bekanntheitsgrad erreicht haben, sodass ein besonders sorgfältiger Halter eines Linienbusses für die Anbringung eines entsprechenden Spiegels gesorgt hätte.

Was die Frage eines Mitverschuldens des Klägers betrifft, trifft die beklagte Partei die Behauptungs- und Beweislast für ein solches, wobei jede in dieser Richtung verbleibende Unklarheit zu ihren Lasten geht (ZVR 1997/102 ua). Insoferne ist daher davon auszugehen, dass der Kläger auf die Fahrbahn gedrängt wurde und ihm daher keine Sorgfaltsverletzung in eigenen Angelegenheiten anzulasten ist.

Es war daher die Entscheidung der Vorinstanzen aufzuheben und dem Erstgericht eine neuerliche Entscheidung nach Verfahrensergänzung aufzutragen.

Der Kostenvorbehalt gründet sich auf § 52 ZPO.Der Kostenvorbehalt gründet sich auf Paragraph 52, ZPO.

Textnummer

E71524

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2003:0020OB00262.03Y.1113.000

Im RIS seit

13.12.2003

Zuletzt aktualisiert am

02.04.2015

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at