

# TE OGH 1999/12/10 20b293/98x

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 10.12.1999

## 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 Dr. Friedrich K\*\*\*\*\*, vertreten durch DDr. Elisabeth Steiner und Dr. Daniela Witt-Döring, Rechtsanwältinnen in Wien, gegen die beklagte Partei Republik Österreich, vertreten durch die Finanzprokuratur, 1011 Wien, Singerstraße 17-19, wegen S 100.000,-- sA, infolge ordentlicher Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht vom 13. Juli 1998, GZ 14 R 33/98w-43, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Wien vom 7. Jänner 1998, GZ 31 Cg 25/96s-38, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

## Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird dahin abgeändert, dass das Urteil des Erstgerichtes wiederhergestellt wird.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit S 12.706,40 (darin S 1.014,40 USt und S 6.620,-- Barauslagen) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens sowie die mit S 7.921,20 bestimmten Kosten (darin S 1.320,20 USt) des Berufungsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

## Text

Entscheidungsgründe:

Am 3. 9. 1994 fuhr der Kläger mit seinem Auto auf der Schnellstraße S 4 (Mattersburger-Schnellstraße) in Fahrtrichtung von Wiener Neustadt kommend und verringerte um ca 19.30 Uhr bei Dämmerung und wegen regennasser Fahrbahn seine Geschwindigkeit von rund 90 km/h vorerst auf 70 km/h und dann auf 60 km/h, um mit dieser Geschwindigkeit bei Kilometer 8.0 über die Abfahrtsrampe 3/3 Bad Sauerbrunn von der Schnellstraße abzufahren. In der Rampenkurve rutschte der Kläger infolge der nassen Fahrbahn nach außen über das längsseitige Bankett, wobei sich der PKW mehrmals überschlug. Die gegenständliche Ausfahrtsrampe S 4, 3/3, der Ordnung nach eine Bundesstraße, befindet sich ca auf Höhe Kilometer 8.0, im Zuge der S 4 Mattersburger-Schnellstraße innerhalb der "ASt. Sauerbrunn". Die Ausfahrt auf diese Rampe erfolgt von der Richtungsfahrbahn Mattersburg über eine Verzögerungsspur, die sich in einer Geraden befindet. Diese Verzögerungsspur geht sodann in Form eines Übergangsbogens in eine baulich getrennte Rampenfahrbahn in Form eines rechtssinnigen Kreisbogen über. Der Übergangs- und der Kreisbogen weisen die bautechnisch üblichen Radien und Klothoiden auf. Die Abfahrt fällt in Fahrtrichtung ab, zur Kurvenaußenseite ist sie überhöht. Am rechten Rand der Schnellstraße stehen die üblichen Hinweisschilder, die die Ausfahrt ankündigen bzw anzeigen, des weiteren sind noch Rechtsabbiegepefeile am Boden markiert. Unmittelbar vor bzw auf der Abfahrtsrampe befinden sich keine Gefahren- oder Vorschriftszeichen, insbesondere keine

Geschwindigkeitsbeschränkungen. Bei regennasser Fahrbahn ist die Kurve der Abfahrtsrampe bei 40 km/h ohne Schleudergefahr befahrbar. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h bewirkt bereits ein instabiles Verhalten. Ab 50 km/h ist bei nasser Strecke ein gefahrloses Befahren der Rampe nicht möglich. An der Außenseite des Kurvenradius der Rampe waren zum Unfallszeitpunkt Leitpflocke gesetzt, deren Beginn von der Anfahrtsrichtung aus einsehbar ist. Ob die gesamte Rampe und damit der enge Kurvenradius rechtzeitig einsehbar war oder von einer zu hohen Lärmschutzbepflanzung an der Innenseite der Kurve verdeckt wurde, konnte nicht festgestellt werden. Eine lokale Unfallsstatistik innerhalb des Zeitraumes 1994 hat ergeben, dass im Bereich der ASt. Sauerbrunn auf Höhe Kilometer 8.0 insgesamt neunzehn Sachschadenunfälle von der Exekutive registriert wurden, von denen mindestens elf Unfälle im Bereich der Abfahrtsrampe eindeutig zugeordnet werden konnten, acht davon bei nasser Fahrbahn durch Abkommen links in der Rechtskurve und wiederum davon allein sechs am 3. 9. 1994. Eine allgemeine, jährliche Untersuchung in Bezug auf die Unfallhäufigkeit gab es im Jahre 1994 nicht.

Mit der am 8. 5. 1995 eingebrachten Klage begehrte der Kläger die Bezahlung von S 100.000,-- sA und brachte hiezu im Wesentlichen vor, er sei auf Grund der überaus engen Kurve, die infolge Lärmschutzbepflanzung nicht einsehbar gewesen sei, von der Fahrbahn abgekommen. Es hätten keinerlei Verkehrszeichen auf die Gefahrenstelle hingewiesen und sei auch keine Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet gewesen. Die Beklagte habe daher als Straßenerhalterin ihre Verkehrssicherungspflichten grob fahrlässig vernachlässigt.

Die beklagte Partei beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Die Ausfahrtsrampe sei entlang der Kurvenaußenseite mit Leitplanken und zusätzlich mit Leitpflocken abgesichert und gekennzeichnet, was schon bei Annäherung an die Anschlussstelle ohne Sichtbehinderung erkennbar sei. Ebenso sei der Beginn der Rechtskurve innerhalb der Verzögerungsspur eindeutig erkennbar. Wäre der Kläger auf Sicht gefahren, hätte er seine Geschwindigkeit auf 40 km/h beim unmittelbaren Kurveneintrittsbereich reduzieren können, um den Unfallsbereich ohne Beeinträchtigung zu befahren.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Die Beklagte als Straßenerhalterin sei verpflichtet, für den Zustand eines Weges, daher auch für seine Verkehrssicherheit zu sorgen und einen Weg so herzustellen und zu erhalten, dass er von allen Verkehrsteilnehmern gefahrlos benützbar sei. Daher sei der Straßenerhalter auch verpflichtet, alles nach dem Stande der Erfahrungen im Straßenbau und nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu tun, was zumutbarerweise an Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden könne, wobei an die Beklagte ein weitaus höherer Maßstab anzulegen sei als an einen privaten Straßenerhalter. Die Beklagte habe keine Sicherheitsmaßnahmen bezüglich der Gefahrenquelle der Abfahrtsrampe, die bei regennasser Fahrbahn mit 50 km/h oder mehr nicht gefahrlos befahren werden könne, getroffen. Die Aufstellung von erforderlichen Verkehrszeichen zähle jedoch zu den Sorgfaltspflichten nach § 1319a ABGB; hiezu zählten vor allem Gefahrenzeichen nach § 50 StVO und die Anzeige der Umstände an die zuständige Verwaltungsbehörde, die für die Erlassung einer Verordnung nach § 43 StVO zuständig sei. Die Unterlassung der Aufstellung eines auf die Gefahr an einer bestimmten Straßenstelle hinweisenden Verkehrszeichens qualifizierte das Erstgericht als grobe Fahrlässigkeit des Straßenerhalters vor allem auch deshalb, weil ein Kraftfahrzeuglenker, der auf einer Schnellstraße eine absolut zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h einhalten dürfe, nicht erwarten müsse, dass er auf der Abfahrtsrampe von dieser Schnellstraße, auf der grundsätzlich ebenfalls 100 km/h erlaubt seien, seine Geschwindigkeit bei nasser Fahrbahn um mehr als die Hälfte drosseln müsse. Die Beklagte habe durch Verabsäumen des Aufstellens von entsprechenden Gefahrenzeichen bzw der Veranlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 52 StVO ihre Verkehrssicherungspflicht grob fahrlässig verletzt und sei ihr dies allein auf Grund ihrer Stellung und ihrer Möglichkeit subjektiv vorwerfbar. Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Die Beklagte als Straßenerhalterin sei verpflichtet, für den Zustand eines Weges, daher auch für seine Verkehrssicherheit zu sorgen und einen Weg so herzustellen und zu erhalten, dass er von allen Verkehrsteilnehmern gefahrlos benützbar sei. Daher sei der Straßenerhalter auch verpflichtet, alles nach dem Stande der Erfahrungen im Straßenbau und nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu tun, was zumutbarerweise an Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden könne, wobei an die Beklagte ein weitaus höherer Maßstab anzulegen sei als an einen privaten Straßenerhalter. Die Beklagte habe keine Sicherheitsmaßnahmen bezüglich der Gefahrenquelle der Abfahrtsrampe, die bei regennasser Fahrbahn mit 50 km/h oder mehr nicht gefahrlos befahren werden könne, getroffen. Die Aufstellung von erforderlichen Verkehrszeichen zähle jedoch zu den Sorgfaltspflichten nach Paragraph 1319 a, ABGB; hiezu zählten vor allem Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, StVO und die Anzeige der Umstände an die zuständige Verwaltungsbehörde, die für die Erlassung einer Verordnung nach Paragraph 43, StVO zuständig sei. Die Unterlassung

der Aufstellung eines auf die Gefahr an einer bestimmten Straßenstelle hinweisenden Verkehrszeichens qualifizierte das Erstgericht als grobe Fahrlässigkeit des Straßenerhalters vor allem auch deshalb, weil ein Kraftfahrzeuglenker, der auf einer Schnellstraße eine absolut zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h einhalten dürfe, nicht erwarten müsse, dass er auf der Abfahrtsrampe von dieser Schnellstraße, auf der grundsätzlich ebenfalls 100 km/h erlaubt seien, seine Geschwindigkeit bei nasser Fahrbahn um mehr als die Hälfte drosseln müsse. Die Beklagte habe durch Verabsäumen des Aufstellens von entsprechenden Gefahrenzeichen bzw. der Veranlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach Paragraph 52, StVO ihre Verkehrssicherungspflicht grob fahrlässig verletzt und sei ihr dies allein auf Grund ihrer Stellung und ihrer Möglichkeit subjektiv vorwerfbar.

Mit dem nunmehr bekämpften Urteil gab das Berufungsgericht der Berufung Folge und änderte das erstgerichtliche Urteil dahin ab, dass das Klagebegehren abgewiesen wurde. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei, weil zu der Rechtsfrage, unter welchen Voraussetzungen die Beklagte als Straßenerhalterin zur Aufstellung eines Gefahrenzeichens nach § 50 Z 10 StVO verhalten sei, keine höchstgerichtliche Judikatur vorliege. Das Berufungsgericht übernahm die Feststellungen des Erstgerichtes. Mit dem nunmehr bekämpften Urteil gab das Berufungsgericht der Berufung Folge und änderte das erstgerichtliche Urteil dahin ab, dass das Klagebegehren abgewiesen wurde. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei, weil zu der Rechtsfrage, unter welchen Voraussetzungen die Beklagte als Straßenerhalterin zur Aufstellung eines Gefahrenzeichens nach Paragraph 50, Ziffer 10, StVO verhalten sei, keine höchstgerichtliche Judikatur vorliege. Das Berufungsgericht übernahm die Feststellungen des Erstgerichtes.

Rechtlich führte das Berufungsgericht aus, dass die Beklagte als Erhalterin der Straße zwar unter Umständen auch verpflichtet sei, für die Erlassung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder die Aufstellung eines Gefahrenzeichens nach § 50 Z 10 StVO zu sorgen, jedem Fahrzeuglenker jedoch so viel Erfahrung zugemutet werden müsse, um zu wissen, dass etwa bei Glatteis, Schnee- oder Eisglätte, nasser Fahrbahn udgl. besondere Schleudergefahr bestehe. Die Schleudergefahr sei diesfalls eine für jedermann leicht erkennbare Folge der erwähnten Umstände. Die Schleudergefahr habe sich nicht aus der besonderen Anlage der Fahrbahn ergeben, das in diese Richtung gehende Vorbringen des Klägers sei ausdrücklich zurückgezogen worden. Der Kläger habe auch nicht überraschend mit einer nassen Fahrbahn rechnen müssen, da die Nässe vom herrschenden Regen verursacht worden sei; bereits auf Grund der Bodenmarkierung auf der Verzögerungsspur sei erkennbar gewesen, dass die Abfahrt über eine Rechtskurve erfolge. Weiters hätten auch die Leitpflocke und das Buschwerk darauf hingewiesen. Die Unfallstatistik spreche nicht für den Kläger, da zwar acht Unfälle bei nasser Fahrbahn durch Abkommen nach links in der Rechtskurve entstanden seien, davon jedoch sechs am 3. 9. 1994. Das Straßenstück, auf dem der gegenständliche Verkehrsunfall passiert sei, stelle gerade bei Regen keine besondere Gefährdung für den Straßenverkehr dar, die über die übliche Schleudergefahr, die bei Regen immer auftrete und daher von einem Autolenker ohne Gefahrenzeichen erkannt werden könne, dar. Die Verpflichtung, eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu veranlassen, verneinte das Berufungsgericht, weil sich die Geschwindigkeit, mit der die Unfallstelle gefahrlos befahren werden könne, mit dem Straßenzustand verändere, je nach Witterungsverhältnissen. Der Kläger habe die Verpflichtung, bei Befahren dieser für ihn erkennbaren Rechtskurve bei regennasser Fahrbahn seine Geschwindigkeit den Straßen- und Sichtverhältnissen anzupassen, von einer groben Fahrlässigkeit der Beklagten könne nicht gesprochen werden. Rechtlich führte das Berufungsgericht aus, dass die Beklagte als Erhalterin der Straße zwar unter Umständen auch verpflichtet sei, für die Erlassung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder die Aufstellung eines Gefahrenzeichens nach Paragraph 50, Ziffer 10, StVO zu sorgen, jedem Fahrzeuglenker jedoch so viel Erfahrung zugemutet werden müsse, um zu wissen, dass etwa bei Glatteis, Schnee- oder Eisglätte, nasser Fahrbahn udgl. besondere Schleudergefahr bestehe. Die Schleudergefahr sei diesfalls eine für jedermann leicht erkennbare Folge der erwähnten Umstände. Die Schleudergefahr habe sich nicht aus der besonderen Anlage der Fahrbahn ergeben, das in diese Richtung gehende Vorbringen des Klägers sei ausdrücklich zurückgezogen worden. Der Kläger habe auch nicht überraschend mit einer nassen Fahrbahn rechnen müssen, da die Nässe vom herrschenden Regen verursacht worden sei; bereits auf Grund der Bodenmarkierung auf der Verzögerungsspur sei erkennbar gewesen, dass die Abfahrt über eine Rechtskurve erfolge. Weiters hätten auch die Leitpflocke und das Buschwerk darauf hingewiesen. Die Unfallstatistik spreche nicht für den Kläger, da zwar acht Unfälle bei nasser Fahrbahn durch Abkommen nach links in der Rechtskurve entstanden seien, davon jedoch sechs am 3. 9. 1994. Das Straßenstück, auf dem der gegenständliche Verkehrsunfall passiert sei, stelle gerade bei Regen keine besondere Gefährdung für den Straßenverkehr dar, die über die übliche Schleudergefahr, die bei Regen immer auftrete und daher von einem Autolenker ohne Gefahrenzeichen erkannt werden könne, dar. Die Verpflichtung, eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu veranlassen, verneinte das

Berufungsgericht, weil sich die Geschwindigkeit, mit der die Unfallstelle gefahrlos befahren werden könne, mit dem Straßenzustand verändere, je nach Witterungsverhältnissen. Der Kläger habe die Verpflichtung, bei Befahren dieser für ihn erkennbaren Rechtskurve bei regennasser Fahrbahn seine Geschwindigkeit den Straßen- und Sichtverhältnissen anzupassen, von einer groben Fahrlässigkeit der Beklagten könne nicht gesprochen werden.

Die gegen das zweitinstanzliche Urteil gerichtete ordentliche Revision ist berechtigt.

### **Rechtliche Beurteilung**

Der Beklagte vertritt in seinem Rechtsmittel den Standpunkt, der Begriff "Anlage der Straße" umfasse mehr, als die bloße Straßenbeschaffenheit und sei die Unfallshäufigkeit in diesem Begriff ebenfalls einzubeziehen. Zumindest müsse die Unfallhäufigkeit aus rechtlicher Sicht als gleichwertiges Kriterium hinzutreten und hätte das Berufungsgericht ebenfalls eine Haftung der Beklagten bejahen müssen. Bereits die Tatsache, dass vor dem Jahr 1994 von der Beklagten keine Unfallstatistik geführt worden sei, ergebe ein grob fahrlässiges Organisationsverschulden der Beklagten. Als Mangelhaftigkeit des Verfahrens releviert der Kläger, dass das Berufungsgericht auf seine Feststellungsrüge in der Berufsbeantwortung nicht eingegangen sei, dass ihm objektiv seine relative Geschwindigkeitsüberschreitung nicht erkennbar gewesen sei. Bei Feststellung mangelnder Erkennbarkeit der relativ überhöhten Geschwindigkeit hätte sich der Schuldvorwurf an den Kläger verringert, sodass eine grobe Fahrlässigkeit der beklagten Partei gegeben gewesen wäre. Weiters sei das Berufungsgericht nicht auf die Feststellungsrüge der Berufsbeantwortung eingegangen, dass die beklagte Partei als Straßenerhalter überhaupt keine regelmäßigen Erhebungen bezüglich der Unfallshäufigkeit auf den burgenländischen Straßen vor dem Jahre 1995 durchgeführt habe.

Hiezu wurde erwogen:

Der Obersten Gerichtshof hat bereits wiederholt ausgesprochen, dass zur Instandhaltung der Straße auch die Vornahme der unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Straßenerhalters zumutbaren Maßnahmen gehört, die erforderlich sind, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten (vgl 2 Ob 56/72); als Verletzung der Instandhaltungspflicht wurde demgemäß die Unterlassung der Aufstellung oder die unrichtige bzw unzweckmäßige Aufstellung von Verkehrsschildern beurteilt, die auf eine wegen der Fahrbahnbeschaffenheit gefährliche Straßenstelle hinweisen sollten (ZVR 1966/96; ZVR 1971/89; ZVR 1986/106; SZ 37/72; SZ 41/59 ua). Der Obersten Gerichtshof hat bereits wiederholt ausgesprochen, dass zur Instandhaltung der Straße auch die Vornahme der unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Straßenerhalters zumutbaren Maßnahmen gehört, die erforderlich sind, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten (vergleiche 2 Ob 56/72); als Verletzung der Instandhaltungspflicht wurde demgemäß die Unterlassung der Aufstellung oder die unrichtige bzw unzweckmäßige Aufstellung von Verkehrsschildern beurteilt, die auf eine wegen der Fahrbahnbeschaffenheit gefährliche Straßenstelle hinweisen sollten (ZVR 1966/96; ZVR 1971/89; ZVR 1986/106; SZ 37/72; SZ 41/59 ua).

Der Gesetzgeber wollte gerade durch die Verwendung des Wortes "Zustand" in § 1319a Abs 1 ABGB statt des ebenfalls erwogenen Ausdruckes "Beschaffenheit" (wie in § 1319 ABGB) zum Ausdruck bringen, dass nicht für den Weg selbst im engeren Sinn, sondern für dessen Verkehrssicherheit im weitesten Sinn haftet werden solle (1678 BlgNR XIII. GP, 5). Dies ist auch die gängige Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes (ZVR 1982/139, ZVR 1986/106 ua). Der Gesetzgeber wollte gerade durch die Verwendung des Wortes "Zustand" in Paragraph 1319 a, Absatz eins, ABGB statt des ebenfalls erwogenen Ausdruckes "Beschaffenheit" (wie in Paragraph 1319, ABGB) zum Ausdruck bringen, dass nicht für den Weg selbst im engeren Sinn, sondern für dessen Verkehrssicherheit im weitesten Sinn haftet werden solle (1678 BlgNR römisch XIII. GP, 5). Dies ist auch die gängige Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes (ZVR 1982/139, ZVR 1986/106 ua).

Welche Maßnahmen der Wegerhalter im einzelnen zu ergreifen hat, richtet sich gemäß § 1319a Abs 2 letzter Satz ABGB danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und Betreuung angemessen und zumutbar ist (ZVR 1989/131). Das Merkmal der Zumutbarkeit erfordert auch die Berücksichtigung dessen, was nach allgemeinen und billigen Grundsätzen vom Halter erwartet werden kann (ZVR 1983/14). Welche Maßnahmen der Wegerhalter im einzelnen zu ergreifen hat, richtet sich gemäß Paragraph 1319 a, Absatz 2, letzter Satz ABGB danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und Betreuung angemessen und zumutbar ist (ZVR 1989/131). Das Merkmal der Zumutbarkeit erfordert auch die Berücksichtigung dessen, was nach allgemeinen und billigen Grundsätzen vom Halter erwartet werden kann (ZVR 1983/14).

Zur Instandhaltung der Straße gehört auch die Kenntlichmachung einer Gefahrenstelle durch Aufstellen von

Gefahrenzeichen, wozu der Straßenerhalter nach § 98 Abs 3 StVO auch ohne behördlichen Auftrag berechtigt ist oder auch die Ankündigung eines besonderen Straßenverlaufes (ZVR 1974/30). Dazu gehören jedenfalls die Straßenverkehrszeichen iSd § 50 StVO (§ 31 Abs 1 iVm § 98 Abs 3 StVO). Die Unterlassung einer solchen Kennzeichnung ist dann grob fahrlässig, wenn sie sich nach den Umständen des Einzelfalles aus der Menge der alltäglich vorkommenden Fahrlässigkeitshandlungen als ungewöhnliche, auffallende Sorglosigkeit heraushebt und der Eintritt eines Schadens geradezu als wahrscheinlich vorhersehbar ist (8 Ob 190/79). Nach ständiger Rechtsprechung stellt grobe Fahrlässigkeit eine auffallende Sorglosigkeit dar, bei der die gebotene Sorgfalt nach den Umständen des Falles in ungewöhnlichem Maße verletzt wird und der Eintritt des Schadens nicht nur als möglich, sondern geradezu als wahrscheinlich vorauszusehen ist. Sie ist gegeben, wenn ein objektiv besonders schwerer Verstoß auch subjektiv schwerstens anzulasten ist (vgl ZVR 1978/76; EvBl 1979/157; 8 Ob 22/77; 8 Ob 150/78 ua). Zur Instandhaltung der Straße gehört auch die Kenntlichmachung einer Gefahrenstelle durch Aufstellen von Gefahrenzeichen, wozu der Straßenerhalter nach Paragraph 98, Absatz 3, StVO auch ohne behördlichen Auftrag berechtigt ist oder auch die Ankündigung eines besonderen Straßenverlaufes (ZVR 1974/30). Dazu gehören jedenfalls die Straßenverkehrszeichen iSd Paragraph 50, StVO (Paragraph 31, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 98, Absatz 3, StVO). Die Unterlassung einer solchen Kennzeichnung ist dann grob fahrlässig, wenn sie sich nach den Umständen des Einzelfalles aus der Menge der alltäglich vorkommenden Fahrlässigkeitshandlungen als ungewöhnliche, auffallende Sorglosigkeit heraushebt und der Eintritt eines Schadens geradezu als wahrscheinlich vorhersehbar ist (8 Ob 190/79). Nach ständiger Rechtsprechung stellt grobe Fahrlässigkeit eine auffallende Sorglosigkeit dar, bei der die gebotene Sorgfalt nach den Umständen des Falles in ungewöhnlichem Maße verletzt wird und der Eintritt des Schadens nicht nur als möglich, sondern geradezu als wahrscheinlich vorauszusehen ist. Sie ist gegeben, wenn ein objektiv besonders schwerer Verstoß auch subjektiv schwerstens anzulasten ist vergleiche ZVR 1978/76; EvBl 1979/157; 8 Ob 22/77; 8 Ob 150/78 ua).

Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen sind derart herzustellen und zu erhalten, dass sie von allen Verkehrsteilnehmern bei Beachtung der Straßenverkehrsvorschriften gefahrlos benützbar sind (vgl ZVR 1980/324). Entscheidendes Kriterium für die Beurteilung des Fahrlässigkeitsgrades ist die Schwere des Sorgfaltsverstoßes und die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes (ZVR 1989/131 uva). Wie bereits ausgeführt, bedeutet der Zustand des Weges, dass auch für dessen Verkehrssicherheit im weitesten Sinne gehaftet werden solle (SZ 52/33; SZ 55/142). Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen sind derart herzustellen und zu erhalten, dass sie von allen Verkehrsteilnehmern bei Beachtung der Straßenverkehrsvorschriften gefahrlos benützbar sind vergleiche ZVR 1980/324). Entscheidendes Kriterium für die Beurteilung des Fahrlässigkeitsgrades ist die Schwere des Sorgfaltsverstoßes und die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes (ZVR 1989/131 uva). Wie bereits ausgeführt, bedeutet der Zustand des Weges, dass auch für dessen Verkehrssicherheit im weitesten Sinne gehaftet werden solle (SZ 52/33; SZ 55/142).

Gemäß § 7 BStG sind Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind. Im Bereich des gegenständlichen Verkehrsunfalles ereigneten sich in diesem Jahr bereits mehrere gleichartige Unfälle. Die Aufstellung von Gefahrenzeichen nach §§ 49, 50 StVO war somit für die Verkehrssicherheit erforderlich. Gemäß Paragraph 7, BStG sind Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind. Im Bereich des gegenständlichen Verkehrsunfalles ereigneten sich in diesem Jahr bereits mehrere gleichartige Unfälle. Die Aufstellung von Gefahrenzeichen nach Paragraphen 49,, 50 StVO war somit für die Verkehrssicherheit erforderlich.

Weiters muss der Beklagten zum Vorwurf gemacht werden, dass sie der zuständigen Behörde die Umstände die in der Anlage bzw Beschaffenheit dieser Abfahrt begründet waren und für die Erlassung einer Verordnung nach § 43 StVO maßgebend sein konnten, nicht bekannt gegeben hatte. Die Beklagte ist auf Grund ihrer Tätigkeit hier im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung zwar nicht berechtigt, selbst eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu verhängen, wohl aber trifft sie eine Bekanntgabepflicht gegenüber der Behörde. Die Schnellstraße konnte - natürlich nur bei optimalen Verhältnissen - mit 100 km/h befahren werden, die Abfahrt bei nasser Fahrbahn gefahrlos hingegen nur mit 40 km/h,

unter diesen Umständen ist für die Verkehrssicherheit zumindest die Anregung der Verhängung einer Geschwindigkeitsbegrenzung erforderlich. Weiters muss der Beklagten zum Vorwurf gemacht werden, dass sie der zuständigen Behörde die Umstände die in der Anlage bzw Beschaffenheit dieser Abfahrt begründet waren und für die Erlassung einer Verordnung nach Paragraph 43, StVO maßgebend sein konnten, nicht bekannt gegeben hatte. Die Beklagte ist auf Grund ihrer Tätigkeit hier im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung zwar nicht berechtigt, selbst eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu verhängen, wohl aber trifft sie eine Bekanntgabepflicht gegenüber der Behörde. Die Schnellstraße konnte - natürlich nur bei optimalen Verhältnissen - mit 100 km/h befahren werden, die Abfahrt bei nasser Fahrbahn gefahrlos hingegen nur mit 40 km/h, unter diesen Umständen ist für die Verkehrssicherheit zumindest die Anregung der Verhängung einer Geschwindigkeitsbegrenzung erforderlich.

Es kann auch dem Kläger nicht vorgeworfen werden, die Geschwindigkeit nicht gemäß § 20 Abs 1 StVO den Straßen- und Sichtverhältnissen angepaßt zu haben. Er hat seine Geschwindigkeit ohnehin reduziert. Dass die Abfahrtsrampe bei nasser Fahrbahn aber nur mit 40 km/h gefahrlos passiert werden kann, war für ihn nicht erkennbar. Es kann auch dem Kläger nicht vorgeworfen werden, die Geschwindigkeit nicht gemäß Paragraph 20, Absatz eins, StVO den Straßen- und Sichtverhältnissen angepaßt zu haben. Er hat seine Geschwindigkeit ohnehin reduziert. Dass die Abfahrtsrampe bei nasser Fahrbahn aber nur mit 40 km/h gefahrlos passiert werden kann, war für ihn nicht erkennbar.

Der Eintritt eines Schadens war für die Beklagte angesichts ihrer dargestellten Unterlassungen als wahrscheinlich vorhersehbar, weil sie davon ausgehen musste, dass die von der Schnellstraße abfahrenden Fahrzeuglenker nicht damit rechnen würden, dass die Rechtskurve bei nasser Fahrbahn nicht mit einer höheren Geschwindigkeit als 40 km/h gefahrlos durchfahren werden kann. Gerade im Hinblick auf das Fehlen einer Geschwindigkeitsbeschränkung wäre umso mehr ein Hinweis auf die Schleudergefahr notwendig gewesen. Unter diesen Umständen sind die Unterlassung des Aufstellens eines Gefahrenzeichens und der Anregung der Verhängung einer Geschwindigkeitsbegrenzung, als grob fahrlässig zu beurteilen. Die Beklagte durfte auch nicht annehmen, dass die Straßenbenutzer den bei Regen auftretenden Gefahren leicht begegnen können (vgl ZVR 1979/316). Dass der Kläger nicht erkannt hat, dass die Gefahrenstelle bei Nässe nur mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h passiert werden kann, ist ihm unter diesen Umständen nicht als Mitverschulden anzulasten. Der Eintritt eines Schadens war für die Beklagte angesichts ihrer dargestellten Unterlassungen als wahrscheinlich vorhersehbar, weil sie davon ausgehen musste, dass die von der Schnellstraße abfahrenden Fahrzeuglenker nicht damit rechnen würden, dass die Rechtskurve bei nasser Fahrbahn nicht mit einer höheren Geschwindigkeit als 40 km/h gefahrlos durchfahren werden kann. Gerade im Hinblick auf das Fehlen einer Geschwindigkeitsbeschränkung wäre umso mehr ein Hinweis auf die Schleudergefahr notwendig gewesen. Unter diesen Umständen sind die Unterlassung des Aufstellens eines Gefahrenzeichens und der Anregung der Verhängung einer Geschwindigkeitsbegrenzung, als grob fahrlässig zu beurteilen. Die Beklagte durfte auch nicht annehmen, dass die Straßenbenutzer den bei Regen auftretenden Gefahren leicht begegnen können (vergleiche ZVR 1979/316). Dass der Kläger nicht erkannt hat, dass die Gefahrenstelle bei Nässe nur mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h passiert werden kann, ist ihm unter diesen Umständen nicht als Mitverschulden anzulasten.

Die Revision ist daher berechtigt.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf §§ 41, 50 ZPO. Für die Berufungsbeantwortung war lediglich der dreifache Einheitssatz zuzuerkennen (§ 23 RATG). Die Kostenentscheidung stützt sich auf Paragraphen 41,, 50 ZPO. Für die Berufungsbeantwortung war lediglich der dreifache Einheitssatz zuzuerkennen (Paragraph 23, RATG).

#### **Textnummer**

E56192

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1999:0020OB00293.98X.1210.000

#### **Im RIS seit**

09.01.2000

#### **Zuletzt aktualisiert am**

05.06.2015

**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](http://www.jusline.at)