

TE OGH 1998/12/17 20b329/98s

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 17.12.1998

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Angst als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter, Dr. Schinko, Dr. Tittel und Dr. Baumann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Anita F*, vertreten durch Dr. Gerhard Götschhofer und Dr. Horst Mayr, Rechtsanwälte in Vorchdorf, wider die beklagte Partei *Versicherung*, vertreten durch Dr. Gunter Griss, Rechtsanwalt in Graz, wegen S 509.985,30 sA und Feststellung, infolge Revision der beklagten Partei gegen das Zwischenurteil des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Graz als Berufungsgericht vom 27. Mai 1998, GZ 5 R 288/97b-81, womit infolge Berufung beider Parteien das Urteil des Bezirksgerichtes Leibnitz vom 29. April 1997, GZ 4 C 1765/94v-52, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit S 8.112 (darin enthalten Umsatzsteuer von S 1.352, keine Barauslagen) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 29. 12. 1993 ereignete sich gegen 12.40 Uhr auf der Pyhrnautobahn A 9 bei Baukilometer 27,700 auf der Richtungsfahrbahn Graz-Spielfeld ein Verkehrsunfall, an dem die Klägerin als Lenkerin und Halterin eines in Kroatien zugelassenen PKW Fiat Auto Bianchi und Giralano P* als Lenker und Halter des in Italien zugelassenen PKW Fiat Croma beteiligt waren.

Mit der Behauptung, daß den Lenker des in Italien zugelassenen Fahrzeuges am Unfall das Alleinverschulden treffe, begehrt die Klägerin den Ersatz ihrer Schäden in der Höhe von insgesamt S 509.985,30 (umfassend den Schaden am Fahrzeug in der Höhe von S 15.000, Schmerzensgeld von S 400.000, unfallskausale Spesen von S 2.000 und Behandlungskosten von S 92.985,30) sowie die Feststellung der Haftung der beklagten Partei für alle Folgen aus dem Unfall vom 29. 12. 1993 bis zur Höhe der gesetzlichen Versicherungssumme. Sie brachte dazu vor, der Lenker des in Italien zugelassenen Fahrzeugs habe ohne Vorliegen wichtiger Umstände seinen PKW noch teils auf der rechten Richtungsfahrbahn, teils auf dem Pannestreifen abgestellt bzw habe er sein Fahrzeug auf dem Pannestreifen angehalten und sei von dort vorrangverletzend in den rechten Fahrstreifen, den die Klägerin benutzte, eingefahren.

Die beklagte Partei wendete ein, das Alleinverschulden treffe die Klägerin, weil sie, obwohl eine Sichtstrecke von mehreren 100 m gegeben gewesen sei, reaktionslos auf das abgestellte gut sichtbare Beklagtenfahrzeug aufgefahren sei. Aufrechnungsweise wendete sie unfallbedingte Gegenforderungen ein.

Mit Zwischen- und Teilurteil stellte das Erstgericht fest, daß die eingeklagten Schadenersatzansprüche der Klägerin an

Schmerzensgeld und Heilungskosten von zusammen S 492.985,30 dem Grunde nach zur Hälfte zu Recht bestünden. Weiters stellte es fest, daß die Forderung der Klägerin auf Zahlung eines Betrages von S 17.000 an Fahrzeugschaden und unfallsbedingten Spesen zur Hälfte, sohin mit S 8.500 zu Recht bestehe. Schließlich stellte das Erstgericht mit diesem Urteil noch fest, daß das auf Feststellung der Haftpflicht der beklagten Partei gerichtete Feststellungsbegehren "dem Grunde nach" zur Hälfte zu Recht bestehe. Es bejahte die Anwendbarkeit österreichischen Rechtes und warf der Klägerin vor, infolge mangelnder Aufmerksamkeit das in Stillstand befindliche Beklagtenfahrzeug völlig übersehen zu haben. Dem Lenker des Beklagtenfahrzeuges warf es vor, entgegen der Bestimmung des § 46 Abs 4 lit e StVO auf dem westlichen Fahrstreifen angehalten zu haben. Davon ausgehend gelangte es zu einer Verschuldensteilung von 1 : 1. Mit Zwischen- und Teilurteil stellte das Erstgericht fest, daß die eingeklagten Schadenersatzansprüche der Klägerin an Schmerzensgeld und Heilungskosten von zusammen S 492.985,30 dem Grunde nach zur Hälfte zu Recht bestünden. Weiters stellte es fest, daß die Forderung der Klägerin auf Zahlung eines Betrages von S 17.000 an Fahrzeugschaden und unfallsbedingten Spesen zur Hälfte, sohin mit S 8.500 zu Recht bestehe. Schließlich stellte das Erstgericht mit diesem Urteil noch fest, daß das auf Feststellung der Haftpflicht der beklagten Partei gerichtete Feststellungsbegehren "dem Grunde nach" zur Hälfte zu Recht bestehe. Es bejahte die Anwendbarkeit österreichischen Rechtes und warf der Klägerin vor, infolge mangelnder Aufmerksamkeit das in Stillstand befindliche Beklagtenfahrzeug völlig übersehen zu haben. Dem Lenker des Beklagtenfahrzeuges warf es vor, entgegen der Bestimmung des Paragraph 46, Absatz 4, Litera e, StVO auf dem westlichen Fahrstreifen angehalten zu haben. Davon ausgehend gelangte es zu einer Verschuldensteilung von 1 : 1.

Das von beiden Parteien angerufene Berufungsgericht änderte die angefochtene Entscheidung dahin ab, daß es mit Zwischenurteil aussprach, das Klagebegehren auf Zahlung von S 509.985,30 bestehe dem Grunde nach mit einem Viertel zu Recht. Die Entscheidung über das Feststellungsbegehren wurde aufgehoben.

Das Berufungsgericht führte eine Beweiswiederholung durch und stellte insgesamt folgenden Sachverhalt fest:

Die Autobahn verläuft im Unfallsbereich in Fahrtrichtung der Beteiligten von Norden in Richtung Süden und weist zwei Fahrstreifen auf. Diese besitzen jeweils eine Breite von 3,7 m und sind voneinander durch eine Leitlinie getrennt. Die Betonfelder selbst besitzen eine Breite von 5 m. Westlich der westlichen Randlinie schließt ein 3 m breiter fahrbahnniveaugleicher Pannestreifen an, welcher ebenfalls eine Betondecke aufweist. Westlich der westlichen Betonbegrenzung verläuft ein 0,8 m breites grasbewachsenes Bankett, auf dem in regelmäßigen Abständen Kunststoffletpflöcke versetzt sind. Östlich der östlichen weißen Randlinie befindet sich ein ca 1 m breites ebenfalls betoniertes und fahrbahnniveaugleiches Bankett. Die westliche Randlinie besitzt eine Breite von 34 cm. Beiderseits der Unfallstelle verläuft die annähernd horizontale Fahrbahn der Autobahn über mehrere 100 m gerade und übersichtlich. Im Unfallsbereich gilt die Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h. Die Unfallstelle befindet sich ca 1 km südlich der Beschleunigungsspur der Autobahnauffahrt Leibnitz. Zum Unfallszeitpunkt herrschte mäßiges Verkehrsaufkommen, es war sonnig, die Fahrbahn war trocken. Als Bezugslinie wurde eine Normale zur Fahrbahnlängsachse der Autobahn auf Höhe der Trennung der Betonfelder 23 und 24 gewählt. Giralano P* befuhr die Autobahn in Richtung Süden. Er hatte vor, mit seiner Lebensgefährtin in die Slowakei zu fahren, hatte jedoch im Bereich der Autobahnauffahrt in Graz die "falsche" Autobahn gewählt, weshalb er nicht, wie beabsichtigt, in Richtung Osten, sondern in Richtung Süden fuhr. Nachdem er den Bereich der Autobahnauffahrt Leibnitz in Richtung Süden passiert hatte, wurde ihm mehr oder weniger bewußt, daß er in die falsche Richtung fuhr, weshalb er sein Fahrzeug im Bereich der Bezugslinie am Pannestreifen ungefähr fahrbahnparallel zum Stillstand brachte, wobei die linke Flanke seines Fahrzeuges rund 0,3 bis 0,5 m von der rechten Randlinie des westlichen Fahrstreifens entfernt war. Wie lange sich das Fahrzeug vor der Kollision im Stillstand befand, konnte nicht festgestellt werden. Es war zum Zeitpunkte der Kollision weder eine Handbremse angezogen noch waren das Licht oder die Warnblinkanlage eingeschaltet.

Die Klägerin näherte sich mit einer Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h, wobei sie mit ihrem Fahrzeug zur Gänze so weit als möglich rechts auf dem Pannestreifen fuhr. Sie verriß ca 1,5 sec vor der Kollision ihr Fahrzeug nach links. In weiterer Folge kollidierte ihr Fahrzeug bei gesamter Frontüberdeckung mit dem Heck des Beklagtenfahrzeuges.

In rechtlicher Hinsicht schloß sich das Berufungsgericht den Ausführungen des Erstgerichtes über die Anwendbarkeit österreichischen Rechtes an (Art 3 des Übereinkommens über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht [Haager Straßenverkehrsabkommen] BGBl 1975/387). In rechtlicher Hinsicht schloß sich das Berufungsgericht den Ausführungen des Erstgerichtes über die Anwendbarkeit österreichischen Rechtes an (Artikel 3, des Übereinkommens über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht [Haager Straßenverkehrsabkommen] BGBl 1975/387).

Zur Frage des Verschuldens der Klägerin führte es aus, daß dieser ein Verstoß gegen § 46 Abs 4 lit d StVO vorzuwerfen sei. Zur Frage des Verschuldens der Klägerin führte es aus, daß dieser ein Verstoß gegen Paragraph 46, Absatz 4, Litera d, StVO vorzuwerfen sei.

Es treffe aber auch den Lenker des Beklagtenfahrzeuges ein Verschulden. Gemäß § 46 Abs 4 lit e StVO sei es grundsätzlich verboten, auf Autobahnen außerhalb der durch Hinweiszeichen gekennzeichneten Stellen zu halten oder zu parken. Da das zum Stillstandbringen des Fahrzeuges durch Giralano P*, um in eine Straßenkarte Einsicht zu nehmen, nicht als Anhalten im Sinne des § 2 Abs 1 Z 26 StVO, sondern als Halten im Sinne der Z 27 dieser Norm zu werten sei, sei ihm ein Verstoß gegen diese Bestimmung vorzuwerfen. Das Halteverbot auf dem Pannestreifen der Autobahn diene auch der Verhinderung des konkret eingetretenen Schadens, weil der Schutzzweck des § 46 Abs 3 StVO in der Hintanhaltung jeder Behinderung des Verkehrs auf der Autobahn diene. Es treffe aber auch den Lenker des Beklagtenfahrzeuges ein Verschulden. Gemäß Paragraph 46, Absatz 4, Litera e, StVO sei es grundsätzlich verboten, auf Autobahnen außerhalb der durch Hinweiszeichen gekennzeichneten Stellen zu halten oder zu parken. Da das zum Stillstandbringen des Fahrzeuges durch Giralano P*, um in eine Straßenkarte Einsicht zu nehmen, nicht als Anhalten im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 26, StVO, sondern als Halten im Sinne der Ziffer 27, dieser Norm zu werten sei, sei ihm ein Verstoß gegen diese Bestimmung vorzuwerfen. Das Halteverbot auf dem Pannestreifen der Autobahn diene auch der Verhinderung des konkret eingetretenen Schadens, weil der Schutzzweck des Paragraph 46, Absatz 3, StVO in der Hintanhaltung jeder Behinderung des Verkehrs auf der Autobahn diene.

Bei Anwendung der für die Verschuldensteilung entwickelten Grundsätze (Grad der Fahrlässigkeit, Höhe und Wahrscheinlichkeit der durch das vorschriftswidrige Verhalten bewirkten Gefahr, Wichtigkeit der verletzten Verkehrsvorschrift usw) sei eine Verschuldensteilung im Verhältnis von 3 : 1 zu Lasten der Klägerin angemessen. Es bedürfe keiner weiteren Prüfung, ob und in welchem Ausmaß ihr allenfalls auch eine Reaktionsverspätung anzulasten sei, weil der Verstoß des Lenkers des Beklagtenfahrzeuges gegen das Halteverbot auf Autobahnen jedenfalls nicht zu vernachlässigen sei.

Aus Anlaß der Berufungen der Streitparteien sei die in Form eines Zwischenurteiles gefällte Entscheidung über das Feststellungsbegehren dem Grunde nach aufzuheben, weil es hinsichtlich eines Feststellungsbegehrens schon begrifflich kein Zwischenurteil über den Grund des Anspruches gebe. Entweder bestehe das Feststellungsbegehren zu Recht, weil mit künftigen Schäden zu rechnen sei, oder solche seien auszuschließen. Da im angefochtenen Urteil Feststellungen dazu fehlten, sei es aufzuheben.

Ein Teilurteil sei gemäß § 391 Abs 3 ZPO im Falle der Einrede einer Gegenforderung nur dann zulässig, wenn Klagsforderung und Gegenforderung in keinem rechtlichen Zusammenhang stünden. Ein solcher bestehe aber, wie im vorliegenden Fall, bei gegenseitigen Schadenersatzforderungen aus einem Verkehrsunfall. Das angefochtene Teilurteil sei daher zu beheben und auszusprechen, daß sämtliche Ansprüche der Klägerin dem Grunde nach mit einem Viertel zu Recht bestünden. Ein Teilurteil sei gemäß Paragraph 391, Absatz 3, ZPO im Falle der Einrede einer Gegenforderung nur dann zulässig, wenn Klagsforderung und Gegenforderung in keinem rechtlichen Zusammenhang stünden. Ein solcher bestehe aber, wie im vorliegenden Fall, bei gegenseitigen Schadenersatzforderungen aus einem Verkehrsunfall. Das angefochtene Teilurteil sei daher zu beheben und auszusprechen, daß sämtliche Ansprüche der Klägerin dem Grunde nach mit einem Viertel zu Recht bestünden.

Die ordentliche Revision erachtete das Berufungsgericht für zulässig, weil zur Frage, ob das verbotene Halten des Giralano P* auf dem Pannestreifen der Autobahn im Rechtswidrigkeitszusammenhang mit dem eingetretenen Schaden stehe, eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes fehle.

Gegen das Zwischenurteil des Berufungsgerichtes richtet sich die Revision der beklagten Partei mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung dahin abzuändern, daß das Klagebegehren zur Gänze abgewiesen werde.

Die klagende Partei hat Revisionsbeantwortung erstattet und beantragt, dem Rechtsmittel der beklagten Partei keine Folge zu geben.

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht aufgezeigten Grund zulässig, sie ist aber nicht berechtigt.

Die beklagte Partei vertritt in ihrem Rechtsmittel die Ansicht, es sei zwar richtig, daß Giralano P* gegen § 46 Abs 4 lit e StVO verstoßen habe, dieser Verstoß stehe jedoch nicht im Rechtswidrigkeitszusammenhang mit dem Auffahrunfall der Klägerin. Der Zweck der von P* übertretenen Norm liege nicht darin, Unfälle zu vermeiden, welche durch das

unzulässige Befahren des Pannestreifens herbeigeführt werden. Ein Rechtswidrigkeitszusammenhang könnte nur dann gegeben sein, wenn das Halten auf dem Pannestreifen grundsätzlich unzulässig wäre. Tatsächlich dürften aber Fahrzeuge auf dem Pannestreifen abgestellt werden, wenn dies wichtige Umstände erforderlich machten. Das Verbot, Fahrzeuge auf dem Pannestreifen abzustellen, sei daher lediglich ein beschränktes. Wenn es aber zulässig sei, in bestimmten Fällen ein Fahrzeug auf dem Pannestreifen abzustellen, so sei es für die Sicherheit des sich von hinten dem abgestellten Fahrzeug nähernden Verkehrs ohne jegliche Bedeutung, ob das eben abgestellte Fahrzeug infolge eines technischen Defektes zulässigerweise oder mangels eines solchen unzulässigerweise abgestellt sei. Eine Verletzung eines Schutzgesetzes sei nur dann gegeben, wenn durch die Übertretung der Schutznorm die konkrete Unfallgefahr erhöht oder wenn überhaupt erst eine neue Gefahr geschaffen werde. Das sei hier aber nicht der Fall. Der Auffahrunfall der Klägerin hätte sich in gleicher Weise zugetragen, wenn nicht das Beklagtenfahrzeug, sondern ein defektes und daher zulässigerweise am Pannestreifen abgestelltes Fahrzeug beteiligt gewesen wäre. Die beklagte Partei vertritt in ihrem Rechtsmittel die Ansicht, es sei zwar richtig, daß Giralano P* gegen Paragraph 46, Absatz 4, Litera e, StVO verstoßen habe, dieser Verstoß stehe jedoch nicht im Rechtswidrigkeitszusammenhang mit dem Auffahrunfall der Klägerin. Der Zweck der von P* übertretenen Norm liege nicht darin, Unfälle zu vermeiden, welche durch das unzulässige Befahren des Pannestreifens herbeigeführt werden. Ein Rechtswidrigkeitszusammenhang könnte nur dann gegeben sein, wenn das Halten auf dem Pannestreifen grundsätzlich unzulässig wäre. Tatsächlich dürften aber Fahrzeuge auf dem Pannestreifen abgestellt werden, wenn dies wichtige Umstände erforderlich machten. Das Verbot, Fahrzeuge auf dem Pannestreifen abzustellen, sei daher lediglich ein beschränktes. Wenn es aber zulässig sei, in bestimmten Fällen ein Fahrzeug auf dem Pannestreifen abzustellen, so sei es für die Sicherheit des sich von hinten dem abgestellten Fahrzeug nähernden Verkehrs ohne jegliche Bedeutung, ob das eben abgestellte Fahrzeug infolge eines technischen Defektes zulässigerweise oder mangels eines solchen unzulässigerweise abgestellt sei. Eine Verletzung eines Schutzgesetzes sei nur dann gegeben, wenn durch die Übertretung der Schutznorm die konkrete Unfallgefahr erhöht oder wenn überhaupt erst eine neue Gefahr geschaffen werde. Das sei hier aber nicht der Fall. Der Auffahrunfall der Klägerin hätte sich in gleicher Weise zugetragen, wenn nicht das Beklagtenfahrzeug, sondern ein defektes und daher zulässigerweise am Pannestreifen abgestelltes Fahrzeug beteiligt gewesen wäre.

Jedenfalls aber könne ein allfälliges Verschulden des Lenkers des Beklagtenfahrzeuges vernachlässigt werden. Der Klägerin sei nicht nur vorzuwerfen, daß sie den Pannestreifen mit einer Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h befuhr, sondern auch eine krasse Reaktionsverspätung. Wenngleich das Berufungsgericht nicht feststellen konnte, wie lange das Beklagtenfahrzeug vor der Kollision bereits auf dem Pannestreifen stand, könne an einer erheblichen Reaktionsverspätung nicht gezweifelt werden. Die Klägerin hätte das Beklagtenfahrzeug bereits aus weiter Ferne wahrnehmen können.

Rechtliche Beurteilung

Hiezu wurde erwogen:

Auszugehen ist davon, daß die Klägerin gegen § 46 Abs 4 lit d StVO verstoßen hat, der Lenker des Beklagtenfahrzeuges hingegen gegen § 46 Abs 4 lit e StVO. Der Lenker des Beklagtenfahrzeuges hat dieses auf dem Pannestreifen nicht etwa angehalten (worunter das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges zu verstehen ist: § 2 Abs 1 Z 26 StVO), sondern entgegen § 46 Abs 4 lit e StVO auf dem Pannestreifen gehalten. Auch bei der Vorschrift des § 46 Abs 4 lit e StVO handelt es sich um eine Schutzvorschrift im Sinne des § 1311 ABGB, jedoch macht die Übertretung einer solchen nur insofern für den durch die Übertretung verursachten Schaden haftbar, als durch die Schutznorm gerade dieser Zweck verhindert werden sollte. Der Schutzzweck einer Norm ergibt sich aus ihrem Inhalt. Um herauszufinden, ob die jeweilige Vorschrift, die übertreten wurde, den im konkreten Fall eingetretenen Schaden verhindern wollte, ist das anzuwendende Schutzgesetz teleologisch zu interpretieren. Dabei genügt es, daß die Verhinderung des Schadens bloß mitbezweckt ist; die Norm muß aber die Verhinderung eines Schadens wie des später eingetretenen intendiert haben (SZ 67/198 mwN). Der Schutzzweck des § 46 Abs 3 StVO ist auf die Bewegungsabläufe auf der Autobahn in einem weit gefaßten Sinn abgestellt. Es soll dadurch jede Behinderung des Verkehrs, der auf Autobahnen durch die Ermöglichung hoher Geschwindigkeiten gekennzeichnet ist, hintangehalten werden (RIS-Justiz RS0027727; zuletzt ZVR 1988/94). Gleiches gilt aber auch für § 46 Abs 4 StVO. Durch diese Bestimmung werden typische Verhaltensweisen, die erfahrungsgemäß infolge der auf Autobahnen üblichen hohen Fahrgeschwindigkeiten zur Gefahrenquelle werden können, untersagt (Dittrich/Stolzlechner, StVO3 Rz 18 zu § 46; vgl auch Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht34, Rz 23 zu § 18 dStVO).

Auch das Halten auf dem Pannestreifen behindert die die Autobahn zulässigerweise mit hohen Geschwindigkeiten benützenden Fahrzeuglenker, weil es etwa deren Aufmerksamkeit auf sich zieht und sie wegen einer unklaren Verkehrssituation zu einem Bremsen oder auch zu einem Spurwechsel veranlassen kann, um dem auf dem Pannestreifen befindlichen Fahrzeug die Rückkehr auf die rechte Fahrspur der Autobahn zu ermöglichen. All dies ist aber infolge der auf Autobahnen üblichen hohen Fahrgeschwindigkeit gefährlich. Es ist daher der schon vom Berufungsgericht angenommene Rechtswidrigkeitszusammenhang zu bejahen. Daran ändert es nichts, daß auf dem Pannestreifen angehalten werden darf. Sicher ist es - wie die beklagte Partei darlegt - für den Unfall irrelevant, ob das Auto wegen eines Defektes auf dem Pannestreifen abgestellt war, oder aber, weil der Fahrzeuglenker in der Straßenkarte nachsehen wollte. Das ändert aber nichts daran, daß auf dem Pannestreifen der Autobahn nur angehalten, nicht aber gehalten werden darf. Auszugehen ist davon, daß die Klägerin gegen Paragraph 46, Absatz 4, Litera d, StVO verstoßen hat, der Lenker des Beklagtenfahrzeuges hingegen gegen Paragraph 46, Absatz 4, Litera e, StVO. Der Lenker des Beklagtenfahrzeuges hat dieses auf dem Pannestreifen nicht etwa angehalten (worunter das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges zu verstehen ist: Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 26, StVO), sondern entgegen Paragraph 46, Absatz 4, Litera e, StVO auf dem Pannestreifen gehalten. Auch bei der Vorschrift des Paragraph 46, Absatz 4, Litera e, StVO handelt es sich um eine Schutzvorschrift im Sinne des Paragraph 1311, ABGB, jedoch macht die Übertretung einer solchen nur insoferne für den durch die Übertretung verursachten Schaden haftbar, als durch die Schutznorm gerade dieser Zweck verhindert werden sollte. Der Schutzzweck einer Norm ergibt sich aus ihrem Inhalt. Um herauszufinden, ob die jeweilige Vorschrift, die übertreten wurde, den im konkreten Fall eingetretenen Schaden verhindern wollte, ist das anzuwendende Schutzgesetz teleologisch zu interpretieren. Dabei genügt es, daß die Verhinderung des Schadens bloß mitbezweckt ist; die Norm muß aber die Verhinderung eines Schadens wie des später eingetretenen intendiert haben (SZ 67/198 mwN). Der Schutzzweck des Paragraph 46, Absatz 3, StVO ist auf die Bewegungsabläufe auf der Autobahn in einem weit gefaßten Sinn abgestellt. Es soll dadurch jede Behinderung des Verkehrs, der auf Autobahnen durch die Ermöglichung hoher Geschwindigkeiten gekennzeichnet ist, hintangehalten werden (RIS-Justiz RS0027727; zuletzt ZVR 1988/94). Gleiches gilt aber auch für Paragraph 46, Absatz 4, StVO. Durch diese Bestimmung werden typische Verhaltensweisen, die erfahrungsgemäß infolge der auf Autobahnen üblichen hohen Fahrgeschwindigkeiten zur Gefahrenquelle werden können, untersagt (Dittrich/Stolzlechner, StVO3 Rz 18 zu Paragraph 46 ;, vergleiche auch Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht³⁴, Rz 23 zu Paragraph 18, dStVO). Auch das Halten auf dem Pannestreifen behindert die die Autobahn zulässigerweise mit hohen Geschwindigkeiten benützenden Fahrzeuglenker, weil es etwa deren Aufmerksamkeit auf sich zieht und sie wegen einer unklaren Verkehrssituation zu einem Bremsen oder auch zu einem Spurwechsel veranlassen kann, um dem auf dem Pannestreifen befindlichen Fahrzeug die Rückkehr auf die rechte Fahrspur der Autobahn zu ermöglichen. All dies ist aber infolge der auf Autobahnen üblichen hohen Fahrgeschwindigkeit gefährlich. Es ist daher der schon vom Berufungsgericht angenommene Rechtswidrigkeitszusammenhang zu bejahen. Daran ändert es nichts, daß auf dem Pannestreifen angehalten werden darf. Sicher ist es - wie die beklagte Partei darlegt - für den Unfall irrelevant, ob das Auto wegen eines Defektes auf dem Pannestreifen abgestellt war, oder aber, weil der Fahrzeuglenker in der Straßenkarte nachsehen wollte. Das ändert aber nichts daran, daß auf dem Pannestreifen der Autobahn nur angehalten, nicht aber gehalten werden darf.

Auch gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Verschuldensteilung im Verhältnis von 3 : 1 zu Lasten der Klägerin bestehen unter Berücksichtigung der Wichtigkeit der vom Lenker des Beklagtenfahrzeuges übertretenen Vorschrift für die Sicherheit des Verkehrs auf Autobahnen keine Bedenken. Den in der Revision als gegenteilig zitierten Entscheidungen liegen andere Sachverhalte zugrunde. Im Fall der Entscheidung ZVR 1988/80 war die besondere Gefahr, welche im Hinblick auf die auf Autobahnen eingehaltenen hohen Geschwindigkeiten sonst von einem stehenden Fahrzeug ausgeht, durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h ganz bedeutend herabgesetzt. Im Fall der Entscheidung ZVR 1984/340 wurde das Fahrzeug als Folge eines Primärunfalls auf der Autobahn abgestellt, und dem anderen Verkehrsteilnehmer war vorzuwerfen, daß er infolge überhöhter Geschwindigkeit ins Schleudern geriet. Damit ist aber das Verhalten der hier am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer nicht vergleichbar.

Der unberechtigten Revision war deshalb keine Folge zu geben.

Die Entscheidung über die Kosten gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO. Die Entscheidung über die Kosten gründet sich auf die Paragraphen 41,, 50 ZPO.

Textnummer

E52444

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1998:E52444

Im RIS seit

16.01.1999

Zuletzt aktualisiert am

07.09.2023

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