

# TE OGH 1992/1/15 2Ob1/92

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 15.01.1992

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Kralik als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Melber, Dr.Kropfitsch, Dr.Zehetner und Dr.Schinko als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Günther P\*\*\*\*\*, vertreten durch Dr.Gerhard Delpin, Rechtsanwalt in Leoben, wider die beklagte Partei \*\*\*\*\* Versicherungs\*\*\*\*\*, vertreten durch Dr.Rudolf Griss und Dr.Gunter Griss, Rechtsanwälte in Graz, wegen S 43.625 sA und Feststellung, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgerichtes vom 10.September 1991, GZ 5 R 70/91-32, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Kreisgerichtes Leoben vom 24.Jänner 1991, GZ 8 Cg 11/90-27, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den Beschluß

gefaßt:

## Spruch

Es wird der Revision Folge gegeben, das angefochtene Urteil aufgehoben und die Rechtssache zur neuerlichen Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, das auf die Kosten des Revisionsverfahrens gleich weiteren Kosten des Berufungsverfahrens Bedacht zu nehmen haben wird.

## Text

Begründung:

Am 23.12.1988 ereignete sich auf der Schoberpaß-Bundesstraße im Freilandgebiet ein Verkehrsunfall. Der Asphaltbelag dieser Straße ist 11,5 m breit, die lichte Weite zwischen den Randlinien beträgt 10,7 m. Die Fahrbahn weist in Richtung Osten eine Steigung von 7 % auf. Der südlichste Fahrstreifen ist 3,7 m breit, der anschließende 3,3 m breite Fahrstreifen ist durch eine doppelte Sperrlinie von der Gegenfahrbahn getrennt. Im Anschluß an den südlichen Fahrstreifen befindet sich noch ein Rasenstreifen in einer Breite von 30 cm bis zur Leitschiene. Im näheren Unfallbereich sind keinerlei Ausweichen vorhanden. Der Richtung Osten fahrende Lenker eines Sattelzuges mit türkischem Kennzeichen brachte das Fahrzeug wegen eines Defektes am Radlager um etwa 22.00 Uhr auf dem südlichen Fahrstreifen zum Stillstand. Die Fahrzeugbeleuchtung war eingeschaltet. Ein vorbeikommender Gendarm forderte den Lenker auf, ein Pannendreieck aufzustellen. In der Folge wurde ein zweiter Sattelzug mit türkischem Kennzeichen hinter dem ersten zum Stillstand gebracht, bei dem ebenfalls die Beleuchtung eingeschaltet war. Die Lenker beider Fahrzeuge versuchten den Schaden am Radlager zu beheben. Der Kläger fuhr mit seinem PKW ebenfalls bergwärts Richtung Osten, benützte den rechten (südlichen) Fahrstreifen und hielt eine Geschwindigkeit von 70 bis 80 km/h ein. Obwohl die Heckleuchten des zweiten Sattelzuges auf einer Entfernung von 100 m zu sehen waren und es auch aus einer Entfernung von 40 m noch möglich gewesen wäre, an dem stehenden Fahrzeug vorbeizulenken, prallte

der PKW gegen das stehende Fahrzeug. Dabei erlitt der Kläger schwere Verletzungen, am PKW trat Totalschaden ein. Zur Unfallszeit war es feucht, es hatte gerade zu regnen begonnen. Ein Warndreieck wäre bei Abblendlicht auf eine Entfernung von 40 bis 50 m zu erkennen gewesen.

Der Kläger begehrt den Ersatz von einem Viertel der beim Unfall erlittenen Schäden (Schmerzensgeld und Sachschäden), außerdem begehrt er die Feststellung, daß ihm die beklagte Partei für den zukünftigen Schaden aus dem Unfall zu einem Viertel zu haften habe, wobei die Haftung mit der gesetzlichen Mindestversicherungssumme beschränkt sei. Der Kläger führte aus, den Lenker des zweiten Sattelzuges treffe ein Mitverschulden von mindestens einem Viertel, weil er keine ausreichende Absicherung der Gefahrenstelle vorgenommen habe.

Die beklagte Partei wendete ein, die Lenker der Sattelzüge hätten Warndreiecke aufgestellt gehabt, den Kläger treffe das Alleinverschulden am Unfall. Auch die Höhe der geltend gemachten Ansprüche wurde bestritten.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es stellte - abgesehen von dem oben wiedergegebenen Sachverhalt - noch fest, daß am ersten Sattelzug die Warnblinkanlage eingeschaltet war und hinter dem zweiten Sattelfahrzeug Warndreiecke in Abständen von 50, 100 und 150 m aufgestellt waren. Aus den Ausführungen zur Beweiswürdigung ergibt sich, daß das Erstgericht davon ausging, am zweiten Sattelschlepper sei die Warnblinkanlage nicht eingeschaltet gewesen.

Rechtlich beurteilte das Erstgericht den Sachverhalt dahin, durch die Aufstellung der Warndreiecke sei eine ordnungsgemäße Absicherung erfolgt. Auch wenn die Warndreiecke durch nachkommende PKW beschädigt und von der Fahrbahn weggeegt worden seien, hätte der Kläger die Heckleuchten wahrnehmen und den zweiten Fahrstreifen benützen können. Von einem Verschulden des Lenkers des zweiten Sattelzuges könne daher keine Rede sein. Aber selbst wenn die Warndreiecke zu nahe aufgestellt worden sein sollten, wäre dieser Fehler im Verhältnis zum schweren Verschulden des Klägers zu vernachlässigen.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers nicht Folge, sprach aus, daß der Wert des Entscheidungsgegenstandes 50.000 übersteige und die Revision nach § 502 Abs 1 ZPO nicht zulässig sei.

Der Kläger hatte in der Berufung die Feststellungen bekämpft, am ersten Sattelzug sei die Warnblinkanlage eingeschaltet gewesen, hinter dem zweiten seien Warndreiecke in Abständen von 50, 100 und 150 m aufgestellt gewesen. Der Kläger strebte die Feststellung an, daß zunächst hinter dem ersten Sattelzug ein Warndreieck in einer Entfernung von 20 m und, nachdem dieses niedergefahren worden sei, ein Warndreieck in einem Abstand von 6,5 m hinter dem zweiten Sattelzug aufgestellt worden sei. Das Berufungsgericht führte dazu aus, es könne dahingestellt bleiben, inwieweit der Beweisträger Berechtigung zukomme, denn die vom Kläger bekämpften Feststellungen würden als rechtsunerheblich nicht übernommen. Werde vom unbekämpft gebliebenen Sachverhalt ausgegangen, komme der Rechtsrüge schon keine Berechtigung zu. Richtig sei, daß § 89 StVO die Kennzeichnung von Verkehrshindernissen, und zwar von Gegenständen vorsehe, die auf der Straße stehen oder liegen (Abs 1) - diese Bestimmung sei somit nur auf betriebsunfähige Fahrzeuge anzuwenden (ZVR 1973/97) -, und hinsichtlich mehrspuriger Fahrzeuge, jedoch nur bei schlechten Sichtverhältnissen, unübersichtlichen Straßenstellen, Dämmerung oder Dunkelheit, auf einer Freilandstraße (vgl. ZVR 1975/91). Da das Beklagtenfahrzeug aber betriebsfähig gewesen sei, habe für dessen Lenker keine Verpflichtung zu einer Absicherung nach der Schutzvorschrift des § 89 Abs 2 StVO bestanden. Nun bedeute der Umstand, daß ein Fahrzeug betriebsfähig und der Bestimmung des § 60 Abs 3 entsprechend beleuchtet sei, nicht, daß es unter Umständen nicht dennoch abzusichern wäre. Eine solche Absicherungspflicht könne sich aus dem Ingerenzprinzip ergeben, nach welchem jeder verpflichtet sei, von ihm herbeigeführte Gefahren abzuwenden. Da das Zumstillstandbringen des zweiten Sattelzuges von seinem Lenker gewollt gewesen sei, nämlich um seinem Berufskollegen zu helfen, und nicht durch die Verkehrslage oder sonstige wichtige Umstände erzwungen gewesen sei, stelle sich das Zumstillstandbringen dieses Fahrzeuges als ein Halten im Sinne des § 2 Abs 1 Z 27 StVO, nicht aber als ein Anhalten dar. Dieses Halten stelle sich zwar als Verstoß gegen die Vorschrift des § 24 Abs 1 lit g StVO dar, weil die Stillstandsposition auf einer Freilandstraße bei Dunkelheit liege, doch habe der Kläger einen diesbezüglichen Schuldvorwurf im erstinstanzlichen Verfahren nicht erhoben. Die Schaffung einer besonderen Gefahrenlage durch die vom Lenker des zweiten Sattelzuges gewählte Stillstandsposition im Sinne des § 23 Abs 1 StVO, die den Lenker auch nach dem Ingerenzprinzip zu einer Absicherung seines beleuchteten, betriebsfähigen Fahrzeuges verpflichtet hätte, sei im vorliegenden Fall aber deshalb zu verneinen, weil dem nachkommenden Kläger eine zweite Fahrspur zur Weiterfahrt zur Verfügung gestanden sei und er gegenüber dem Gegenverkehr überdies durch eine Sperrlinie

abgesichert gewesen sei. In diesem Fall könne durch die Halteposition nicht von einer Gefährdung gesprochen werden. Der Kläger sei wegen dieser Abstellposition auch nicht am Vorbeifahren gehindert, sondern lediglich behindert gewesen. Der Beleuchtungsvorschrift des § 60 Abs 3 StVO habe der Lenker des zweiten Sattelzuges entsprochen. Das zusätzliche Betätigen der Warnblinkanlage sei nicht erforderlich gewesen. Ob am ersten Sattelzug die Warnblinkanlage eingeschaltet gewesen sei, sei ohne Bedeutung. Dem Erstgericht sei auch darin beizupflichten, daß selbst dann, wenn nicht drei Warndreiecke in Abständen von 50, 100 und 150 m aufgestellt gewesen wären, sich an der Beurteilung des Unfalles in der Richtung eines Alleinverschuldens des Klägers nichts ändern würde, denn ein allfälliges Mitverschulden des Lenkers des zweiten Sattelzuges aus einer nicht ordnungsgemäßen Absicherung sei im Hinblick auf die festgestellten Sichtverhältnisse und die Erkennbarkeit des beleuchteten Sattelzuges bei der Möglichkeit, auf den zweiten Fahrstreifen auszuweichen, zu vernachlässigen. In der Regel sei zwar ein Warndreieck nur ordnungsgemäß aufgestellt, wenn sich der Herannahende auf das Verkehrshindernis noch rechtzeitig einstellen könne, was grundsätzlich nur dann der Fall sein werde, wenn die Entfernung zwischen der Aufstellposition und dem Hindernis dem Anhalteweg der zulässigen Geschwindigkeit entspreche. Wenn nun das Warndreieck dem Hindernis näher aufgestellt sei, es aber im Scheinwerferlicht des Abblendscheinwerfers zu einem Zeitpunkt erkannt werden könne, zu dem vor dem Hindernis noch anstoßfrei angehalten werden könne, so könne es zwar als nicht optimal aufgestellt erachtet werden, doch sei in einem solchen Fall ein allfälliges Verschulden geringer zu werten, weshalb es hier mit Rücksicht auf die Ausweichmöglichkeit und die Sichtverhältnisse bei der vom Kläger eingehaltenen Ausgangsgeschwindigkeit zu vernachlässigen wäre.

Der Kläger bekämpft das Urteil des Berufungsgerichtes mit außerordentlicher Revision, macht den Anfechtungsgrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens und der unrichtigen rechtlichen Beurteilung geltend und beantragt das Urteil des Berufungsgerichtes dahin abzuändern, daß der Berufung Folge gegeben werde. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die beklagte Partei beantragt, die Revision zurückzuweisen, allenfalls ihr nicht Folge zu geben.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revision ist zulässig und auch berechtigt.

Die Ausführungen des Berufungsgerichtes, daß der zweite Sattelzug betriebsfähig gewesen sei, habe für dessen Lenker keine Verpflichtung zu einer Absicherung nach der Schutzvorschrift des § 89 Abs 2 StVO bestanden, stehen mit der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes nicht im Einklang. In den vom Berufungsgericht zur Stützung seiner Ansicht zitierten Entscheidungen ZVR 1973/87 (= 2 Ob 181/71, in ZVR 1973/87 unrichtig zitiert als 2 Ob 181/72) und ZVR 1975/91 wurde ausgeführt, die Vorschrift des § 89 Abs 1 StVO sei nur auf betriebsunfähige Fahrzeuge anzuwenden. In ZVR 1975/91 wurde hingegen ebenso wie in ZVR 1973/191, ZVR 1983/166, 2 Ob 234/82 und 8 Ob 80/82 ausgeführt, § 89 Abs 2 StVO sei auf mehrspurige Fahrzeuge auf einer Freilandstraße jedoch nur bei schlechten Sichtverhältnissen, Dämmerung oder Dunkelheit und länger dauerndem Stillstand anzuwenden. In ZVR 1991/102 wurde zwar ausgeführt, § 89 Abs 2 StVO sei auf betriebsunfähige Fahrzeuge anzuwenden, dies aber lediglich zur Begründung dafür, daß die Beleuchtungspflicht des § 60 Abs 3 StVO auf betriebsunfähige Fahrzeuge nicht anzuwenden ist. Daß § 89 Abs 2 StVO nicht auch auf betriebsfähige Fahrzeuge (auf Freilandstraßen, schlechten Sichtverhältnissen, Dämmerung oder Dunkelheit und längerem Stillstand) anzuwenden wäre, wurde in dieser Entscheidung nicht gesagt. Dies würde auch dem klaren Wortlaut des § 89 Abs 2 StVO widersprechen. Nach diesem hat, wenn ein mehrspuriges Fahrzeug auf einer Freilandstraße auf einer unübersichtlichen Straßenstelle, bei durch Witterung bedingter schlechter Sicht, Dämmerung oder Dunkelheit zum Stillstand gelangt, der Lenker diesen Umstand unverzüglich den Lenkern anderer, auf dem verlegten Fahrstreifen herannahender Fahrzeuge durch das Aufstellen einer nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften genehmigten Warneinrichtung anzuzeigen. Diese Warneinrichtung ist auf dem verlegten Fahrstreifen in der Richtung des ankommenden Verkehrs in einer der Verkehrssicherheit entsprechenden Entfernung von dem zum Stillstand gelangten Fahrzeug aufzustellen, damit sich die Lenker herannahender Fahrzeuge rechtzeitig auf das Verkehrshindernis einstellen können. Dafür, daß diese Vorschrift nur auf betriebsunfähige Fahrzeuge anzuwenden wäre, ergibt sich aus dem Wortlaut kein Anhaltspunkt, auch dem Sinn des Gesetzes kann derartiges nicht entnommen werden, zumal es für die Gefahr, die von einem auf einer Freilandstraße bei schlechter Sicht, Dämmerung oder Dunkelheit abgestellten mehrspurigen Fahrzeug ausgeht, ohne Bedeutung ist, ob dieses Fahrzeug betriebsfähig ist oder nicht (vgl auch MGA - StVO8, Anm 9 zu § 89, wonach der Ausdruck "zum Stillstand gelangt" sowohl das dem Willen des Lenkers entsprechende Stehenbleiben als auch das Stehenbleiben, das nicht dem Willen des Lenkers entspricht -

etwa bei einem Fahrzeugdefekt oder einem Verkehrsunfall - umfaßt; ähnlich auch Dittrich-Veit, StVO, Rz 25 zu § 89). Die in der Revisionsbeantwortung angeführten Entscheidungen ZVR 1975/146 und ZVR 1978/11 betrafen Fahrzeuge, deren Lenker im Sinne des § 2 Abs 1 Z 26 angehalten hatten, es handelte sich also um einen anders gelagerten Sachverhalt. Der Lenker des zweiten Sattelschleppers, der das Fahrzeug auf einer Freilandstraße bei Dunkelheit für längere Zeit zum Stillstand brachte, wäre daher nach § 89 Abs 2 StVO verpflichtet gewesen, eine Warneinrichtung in einer der Verkehrssicherheit entsprechenden Entfernung aufzustellen. Die vom Erstgericht getroffenen, vom Berufungsgericht aber als rechtsunerheblich nicht übernommene Feststellung über das Aufstellen von Warndreiecken ist daher für die Entscheidung von Bedeutung. Es kann nämlich auch die Ansicht der Vorinstanzen, ein allfälliges Mitverschulden wegen Nichtaufstellens von Warndreiecken wäre zu vernachlässigen, nicht geteilt werden. Gewiß trifft den Kläger, der das bleuchte Fahrzeug auf ausreichende Entfernung erkennen konnte und die Möglichkeit gehabt hätte, auf den zweiten für seine Fahrtrichtung bestimmten Fahrstreifen auszuweichen, ein schwerwiegendes Verschulden. Das Verschulden des Lenkers eines Sattelzuges, der bei Dunkelheit und Regen die Schutzvorschrift des § 89 Abs 2 StVO verletzt, fällt jedoch ebenfalls ins Gewicht. Sollte sich ergeben, daß kein Warndreieck aufgestellt war oder nur in einer Entfernung von 6,5 m hinter dem Heck des zweiten Sattelzuges, dann wäre dem Lenker dieses Fahrzeuges ein Mitverschulden von einem Viertel anzulasten.

War hingegen ein Warndreieck in entsprechender Entfernung ordnungsgemäß aufgestellt, dann trifft diesen Lenker kein Verschulden. Wohl wird durch Parken auf einer Vorrangstraße außerhalb des Ortsgebietes gegen die Vorschrift des § 24 Abs 3 lit g StVO verstoßen (nicht aber - wie das Berufungsgericht ausführt - gegen das Halteverbot des § 24 Abs 1 lit g StVO), doch ist zu berücksichtigen, daß der Lenker des zweiten Sattelfahrzeuges jenem des ersten behilflich war, die Betriebsstörung zu beseitigen und somit der im § 89 a Abs 1 StVO normierten Pflicht nachzukommen. Vom zweiten Sattelzug ging bei ordnungsgemäßer Absicherung auch keine zusätzliche Gefahr aus, weil der rechte Fahrstreifen bereits durch den ersten Sattelzug blockiert war. Auf die Frage, ob im Vorbringen des Klägers der Vorwurf, gegen ein Halte- oder Parkverbot verstoßen zu haben, enthalten ist, braucht daher nicht eingegangen zu werden.

Aus diesen Gründen wäre im Fall ordnungsgemäßer Absicherung des zweiten Sattelzuges durch ein Warndreieck eine Mithaftung der beklagten Partei für den Schaden des Klägers zu verneinen.

Das Berufungsgericht wird daher im fortgesetzten Verfahren auf die Beweistrüge des Klägers zur Frage der Warndreiecke Stellung zu nehmen haben. Bei der rechtlichen Beurteilung wird zu berücksichtigen sein, daß es Sache des Klägers, den ein Verschulden am Unfall trifft, ist, Umstände zu beweisen, aus denen sich ein Mitverschulden des Lenkers des zweiten Sattelschleppers ergibt. Allfällige Unklarheiten gingen daher zu Lasten des Klägers, zumal eine Mithaftung der beklagten Partei nach § 11 Abs 1 EKHG im Hinblick auf das Verschulden des Klägers nicht in Betracht kommt.

Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 ZPO.

#### **Anmerkung**

E27990

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

ECLI:AT:OGH0002:1992:0020OB00001.92.0115.000

#### **Dokumentnummer**

JJT\_19920115\_OGH0002\_0020OB00001\_9200000\_000

**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)