

TE OGH 1990/4/25 20b46/90

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.04.1990

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.Vogel, Dr.Jensik, Dr.Melber und Dr.Kropfitsch als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Annemarie Z***, Kellnerin, Einfangweg 7, 6365 Kirchberg, vertreten durch Dr.Raimund Noichl, Rechtsanwalt in Kirchberg, wider die beklagten Parteien 1) Willem G***, Kraftfahrer, Lensmanweg 10, NL 7475 RZ Markeolo, Holland, und 2) V*** DER V*** Ö***,

Schwarzenbergplatz 7, 1031 Wien, beide vertreten durch Dr.Georg Santer, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen S 9.440,60 s.A. (Revisionsstreitwert S 39.720,30), infolge außerordentlicher Revision der beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 6.Februar 1990, GZ 1 R 359/89-29, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 31.Mai 1989, GZ 5 Cg 95/88-24, teilweise bestätigt und teilweise abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird dahin abgeändert, daß die Entscheidung des Erstgerichtes wiederhergestellt wird. Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit S 8.486,28 bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens (darin Umsatzsteuer von S 1.414,38, keine Barauslagen) und die mit S 6.122,08 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin Barauslagen von S 2.500 und Umsatzsteuer von S 603,68) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 23.1.1988 ereignete sich gegen 19,45 Uhr im Weiler Spertendorf am westlichen Ortsrand von Kirchberg auf Höhe des Hauses "Gattererbauer" ein Verkehrsunfall, an dem die Klägerin als Halterin und Lenkerin des PKW mit dem Kennzeichen T 264.013 und der Erstbeklagte als Lenker des Omnibusses der Firma OAD-Reizen mit dem Kennzeichen BK-15-NZ (NL) beteiligt waren. Die Zweitbeklagte haftet im Sinne des § 62 KFG für beim Betrieb des letztgenannten Fahrzeuges entstandene Schäden. Die beiden Fahrzeuge kollidierten im Begegnungsverkehr. Dabei wurde die Klägerin verletzt; beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Im vorliegenden Rechtsstreit beehrte die Klägerin aus dem Rechtsgrund des Schadenersatzes aus diesem Verkehrsunfall die Verurteilung der Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von S 79.440,60 sA. Der Höhe nach ist der Klagsbetrag nicht mehr strittig. Dem Grunde nach stützte die Klägerin ihr Begehren im wesentlichen darauf, daß den Erstbeklagten das Alleinverschulden an diesem Verkehrsunfall treffe, weil er trotz des entgegenkommenden Fahrzeuges der Klägerin bei eisglatter Fahrbahn den Omnibus so weit nach links gelenkt habe, daß er die von der Klägerin benützte Fahrbahnhälfte gesperrt habe. Die Klägerin habe darauf reagiert, indem sie nach rechts auf den

Gehsteig ausgewichen und dort zum Stillstand gekommen sei. Weil der Omnibus jedoch soweit ausgeschwenkt sei, habe er den PKW der Klägerin gerammt. Die Beklagten wendeten dem Grunde nach im wesentlichen ein, daß die Klägerin das Alleinverschulden am Zustandekommen dieses Verkehrsunfalles treffe. Sie habe, offenbar durch die Größe des entgegenkommenden Omnibusses irritiert, versucht, mit ihrem PKW nach rechts auf den Gehsteig auszuweichen, wobei das Heck des PKW auf der vereisten Fahrbahn nach links ausgebrochen und gegen den Omnibus gerutscht sei. Es treffe nicht zu, daß der Erstbeklagte den Omnibus über die Fahrbahnmitte hinaus nach links ausgelenkt habe. Schließlich wendeten die Beklagten eine der Zweitbeklagten von der Eigentümerin und Halterin des Omnibusses, der Firma OAD-Reizen, abgetretene Schadenersatzforderung aus diesem Verkehrsunfall von S 26.707,52 aufrechnungsweise gegen die Klagsforderung ein. Der Höhe nach ist auch diese Gegenforderung nicht mehr strittig. Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab.

Es stellte im wesentlichen folgenden Sachverhalt fest:

Zur Unfallszeit herrschte bereits Dunkelheit. Die von Brixen im Thale kommende Klägerin näherte sich mit ihrem PKW dem westlichen Ortsrand von Kirchberg mit einer Geschwindigkeit von ca 30 bis 40 km/h. Die Fahrbahn war eisglatt und nicht gestreut. Bodenmarkierungen waren nicht sichtbar. In Fahrtrichtung der Klägerin verengt sich die Fahrbahn von ursprünglich 6,6 m auf 5,6 m. Diese engste Stelle befindet sich am östlichen Eck des Hauses "Gattererbauer". Dort ragt das Eck des Holzbalkons optisch in die Fahrbahn hinein. Tatsächlich ragt es aber nicht in die Fahrbahn; es befindet sich vielmehr direkt über dem nördlichen Fahrbahnrand. Der Balkon überspannt also lediglich die gesamte Gehsteigbreite. In diesem Bereich weist die Fahrbahn einen leichten Knick in nördlicher Richtung auf. Ca 10 m nach dem vorspringenden Balkoneck ist sie wieder 6,15 m breit. Die gegenseitige Sicht ist je nach eingenommener Position sehr unterschiedlich; im Nahbereich der Unfallstelle beträgt sie nur 6,8 m.

Der Erstbeklagte lenkte den Omnibus in entgegengesetzter Richtung mit einer Geschwindigkeit von ca 30 km/h. Zunächst fuhr er an einem am rechten Fahrbahnrand haltenden Taxi vorbei und überschritt dadurch die Fahrbahnmitte. Anschließend wurde der Omnibus wieder nach rechts in den Bereich der rechten Fahrbahnhälfte gelenkt. Zu diesem Zeitpunkt nahm die Klägerin den Omnibus erstmals wahr. Offensichtlich auf Grund des Vorbeifahrens an dem haltenden Taxi erschrak die Klägerin, bremste ihr Fahrzeug ab und lenkte es zum rechten Straßenrand hin, wodurch das Heck ihres Fahrzeuges zur Fahrbahnmitte im Uhrzeigersinn ausbrach und mit dem entgegenkommenden Omnibus kollidierte. Dabei war die Klägerin mit ihrem Fahrzeug gegen die im Unfallsbereich etwa 14 cm hohe Gehsteigkante gestoßen. In der Unfallsendlage befand sich der Omnibus vollständig auf der rechten Fahrbahnhälfte. Der Kollisionsort läßt sich nicht genau bestimmen, lag aber etwa 6 bis 7 m in westlicher Richtung hinter dem hervorspringenden Balkoneck. Vor der Kollision hat der Erstbeklagte den Omnibus noch abgebremst, ohne dadurch jedoch auszubrechen. Die Kollisionsgeschwindigkeiten beider Fahrzeuge können nicht festgestellt werden. Es läßt sich auch nicht feststellen, auf welcher Fahrbahnhälfte die Kollision erfolgte. Es ist denkbar, daß das Fahrzeug der Klägerin auf Grund der Reibung und des Abbremsens des rechten vorderen Reifens an der Gehsteigkante eine Ausscherbewegung im Uhrzeigersinn bis über die Fahrbahnmitte durchführte. Ob der Erstbeklagte die gedachte Fahrbahnmitte überfahren hat oder nicht, kann nicht festgestellt werden. Selbst wenn er die Fahrbahnmitte um ca 0,5 m überschritten hätte, hätte die Klägerin, deren Fahrzeug 1,6 bis 1,7 m breit war, noch eine ausreichende Durchfahrtsbreite vorgefunden. Hätte die Klägerin ihre ursprüngliche Fahrlinie beibehalten, so hätte sie auch unter diesen Voraussetzungen kollisionsfrei an dem vom Erstbeklagten gelenkten Omnibus vorbeifahren können. Sie hätte weder bremsen noch nach rechts auslenken müssen. Sie hätte auch nicht versuchen müssen, auf den Gehsteig hinaufzulenken.

Rechtlich beurteilte das Erstgericht den festgestellten Sachverhalt im wesentlichen dahin, daß es der Klägerin nicht gelungen sei, dem Erstbeklagten ein schuldhaftes Verhalten nachzuweisen. Zum Unfall sei es nur deshalb gekommen, weil die Klägerin schreckhaft auf den entgegenkommenden Omnibus reagiert habe. Da ein Mitverschulden des Erstbeklagten nicht nachgewiesen sei, habe die Klägerin das Alleinverschulden an diesem Unfall zu verantworten.

Der gegen diese Entscheidung des Erstgerichtes gerichteten Berufung der Klägerin gab das Berufungsgericht mit dem angefochtenen Urteil teilweise Folge. Es änderte die Entscheidung des Erstgerichtes dahin ab, daß es die Klagsforderung mit S 39.720,30 sA und die eingewendete Gegenforderung mit S 13.353,76 als zu Recht bestehend erkannte. Es verurteilte daher die Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von S 26.366,54 sA. Eine ausdrückliche Abweisung des Mehrbegehrens der Klägerin ist im Urteilsspruch nicht enthalten. Das Berufungsgericht sprach aus, daß die ordentliche Revision nach § 502 Abs 1 ZPO nicht zulässig sei.

Das Berufungsgericht übernahm die Feststellungen des Erstgerichtes als unbedenklich und führte rechtlich im wesentlichen aus, es sei dem Erstgericht darin beizupflichten, daß der Klägerin der Nachweis eines Verschuldens des Erstbeklagten nicht gelungen sei. Es könne aber auch kein Verschulden der Klägerin angenommen werden. Ein Verschulden eines Verkehrsteilnehmers sei dann nicht anzunehmen, wenn er bei einer plötzlich auftretenden Gefahr, zu schnellem Handeln gezwungen, unter dem Eindruck dieser Gefahr - rückblickend betrachtet - eine unrichtige Maßnahme treffe. Im vorliegenden Fall bestehe die unrichtige Maßnahme darin, daß die Klägerin auf das Auftauchen des Omnibusses zu stark gebremst habe und - möglicherweise - ins Schleudern gekommen sei oder unnötigerweise versucht habe, auf den Gehsteig auszuweichen. Daß sie ihre Geschwindigkeit vermindert habe, sei eine durchaus zweckmäßige Reaktion gewesen; nur die Stärke des Bremsens sei möglicherweise zu groß gewesen. Der Umstand, daß die Klägerin möglicherweise die ihr verbleibende Durchfahrtsbreite unrichtig einschätzte, könne ihr angesichts des Umstandes, daß es dunkel gewesen sei und der Omnibus ein ihr entgegenkommendes großes Hindernis auf der relativ schmalen Fahrbahn dargestellt habe, nicht zum Vorwurf gereichen. Bei einem möglichen Überschreiten der gedachten Fahrbahnmitte durch den Omnibus von 1 m wären der Klägerin nur mehr 0,1 m verblieben. Es könne daher auch der Klägerin kein Verschulden anglastet werden. Es sei daher zu fragen, ob der Klägerin ein Ausgleichsanspruch gemäß § 11 Abs 1 dritter Fall EKHG zustehe. Da die Schleuderbewegung des PKW der Klägerin nicht gesichert sei und der Omnibus ebenfalls nur mit einer relativ geringen Geschwindigkeit gefahren sei und daher von der Massenbewegung her gesehen keine ungewöhnliche Betriebsgefahr von ihm ausgegangen sei, sei nur die gewöhnliche Betriebsgefahr in Betracht zu ziehen. Eine solche sei von beiden Fahrzeugen in etwa dem gleichen Maß ausgegangen, weshalb eine Schadensteilung im Verhältnis von 1 : 1 gerechtfertigt erscheine.

Seinen Ausspruch über die Unzulässigkeit der ordentlichen Revision begründete das Berufungsgericht damit, daß die Entscheidung nicht von der Lösung von Rechtsfragen der im § 502 Abs 1 ZPO angeführten Bedeutung abhängig gewesen sei.

Gegen dieses Urteil des Berufungsgerichtes richtet sich die außerordentliche Revision der Beklagten. Sie bekämpfen es insoweit, als die Klagsforderung als zu Recht bestehend erkannt und dem Klagebegehren stattgegeben wurde, aus dem Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil im Sinne der Wiederherstellung der Entscheidung des Erstgerichtes abzuändern.

Die Klägerin, der Beantwortung der Revision freigestellt wurde, hat eine Revisionsbeantwortung mit dem Antrag erstattet, der Revision der Beklagten keine Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig und berechtigt. Die Entscheidung des Berufungsgerichtes beruht, wie sich aus den folgenden Ausführungen ergeben wird, auf der unrichtigen Lösung von Rechtsfragen des materiellen Rechtes im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO.

Soweit die Beklagten in ihrer Revision darzutun versuchen, daß die von der Klägerin gesetzte Fehl- bzw Schreckreaktion dieser als Verschulden anzulasten sei, weil nicht feststehe, daß diese Reaktion durch ein überraschendes fehlerhaftes Verhalten des Erstbeklagten ausgelöst worden sei, ist ihnen allerdings nicht zu folgen. Denn nach ständiger Rechtsprechung trifft die Behauptungs- und Beweislast für die Tatumstände, aus denen ein die Haftung für die Unfallsfolgen begründendes Verschulden des Gegners abgeleitet wird, den, der sich auf ein solches Verschulden beruft; jede in dieser Richtung verbleibende Unklarheit in tatsächlicher Hinsicht geht zu Lasten dessen, der ein Verschulden des Gegners behauptet (ZVR 1976/194; ZVR 1979/58; ZVR 1985/153 mwN uva). Gerade deshalb, weil die Fahrlinie des vom Erstbeklagten gelenkten Omnibusses nicht feststeht und damit die Möglichkeit offenbleibt, daß er die Klägerin in ihrer Weiterfahrt auch überraschend behinderte, kann daher der Klägerin ihr objektiv unsachgemäßes Brems- und Auslenkmanöver nicht als Verschulden angelastet werden.

Es ist unter diesen Umständen durchaus zu billigen, daß das Berufungsgericht, ausgehend von den getroffenen Feststellungen, auch ein Verschulden der Klägerin verneinte.

Wenn aber das Berufungsgericht, ausgehend von einer gleichen gewöhnlichen Betriebsgefahr der beiden beteiligten Fahrzeuge, zu einer Schadensteilung im Verhältnis von 1 : 1 und insbesondere auch zu einer Verurteilung des Erstbeklagten gelangte, kann dem nicht gefolgt werden.

Zunächst hat der Erstbeklagte als Lenker des Omnibusses (er ist nicht der Halter dieses Fahrzeuges) nicht nach den

Bestimmungen des EKHG für die von diesem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr einzustehen. Das gegen ihn gerichtete Klagsbegehren wäre vielmehr mangels eines Verschuldens des Erstbeklagten jedenfalls abzuweisen gewesen.

Im übrigen kommt es im Sinne des § 11 Abs 1 EKHG für die gegenseitige Ersatzpflicht der Beteiligten darauf an, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Beteiligten verschuldet oder durch außergewöhnliche Betriebsgefahr (§ 9 Abs 2 EKHG) oder überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr verursacht wurde. Da weder der Klägerin noch dem Erstbeklagten ein Verschulden an diesem Verkehrsunfall anzulasten ist, scheidet ein solches als Zurechnungskriterium im Sinne des § 11 Abs 1 EKHG aus. Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne dieser Gesetzesstelle ist dann anzunehmen, wenn die Gefahren, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges verbunden sind, durch das Hinzutreten besonderer, nicht schon im normalen Betrieb gelegener Umstände vergrößert werden. Der Unterschied zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr ist funktionell darin zu erblicken, daß zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, daß ein Kraftfahrzeug überhaupt in Betrieb gesetzt wurde. Unter diesen Gesichtspunkten muß nach ständiger Rechtsprechung die von einem ins Rutschen oder Schleudern geratenen Kraftfahrzeug, das von seinem Lenker nicht mehr voll beherrscht werden kann, ausgehende Gefahr als außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne des § 9 Abs 2 und des § 11 Abs 1 EKHG qualifiziert werden (ZVR 1984/129; ZVR 1984/328; ZVR 1988/64 mwN; 2 Ob 165/89 uva). Dies gilt auch dann, wenn sich das Verhalten des Fahrzeuglenkers, das die außergewöhnliche Betriebsgefahr unmittelbar auslöste, als Reaktion auf das Verhalten des an einer Kollision beteiligten Unfallsgegners darstellt, weil es sich bei diesem um einen nicht beim Betrieb des Fahrzeuges tätigen Dritten handelt (ZVR 1984/328 mwN ua). Das entscheidende Kriterium für die Annahme einer außergewöhnlichen Betriebsgefahr liegt also darin, daß das Kraftfahrzeug in einer Weise verwendet wird, daß dadurch eine Gefahrenlage eintritt, die mit dem normalen und ordnungsgemäßen Betrieb nicht verbunden ist (2 Ob 138/88; 2 Ob 165/89).

Dies trifft aber ohne jeden Zweifel dann zu, wenn ein PKW infolge eines Brems- und Auslenkmanövers seines Lenkers so instabil wird, daß er mit dem Heck zur Fahrbahnmitte zu ausbricht. Die dadurch hervorgerufene besondere Gefahrensituation hebt sich von der sonst mit dem Kraftfahrzeugbetrieb verbundenen gewöhnlichen Betriebsgefahr deutlich ab und bildet ein so starkes Zurechnungsmoment, daß es durchaus gerechtfertigt erscheint, sie bei der Beurteilung der gegenseitigen Ersatzpflicht der Beteiligten im Sinne des § 11 Abs 1 EKHG gegenüber der mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges immer verbundenen gewöhnlichen Betriebsgefahr als deutlich überwiegend anzusehen.

Die von den Vorinstanzen getroffenen Feststellungen gestatten es somit nicht, einem der beiden beteiligten Lenker ein Verschulden am Zustandekommen des hier in Frage stehenden Verkehrsunfalles anzulasten. Während aber nach diesen Feststellungen davon ausgegangen werden muß, daß von dem vom Erstbeklagten gelenkten Omnibus nur die gewöhnliche Betriebsgefahr ausging, hat die Klägerin, wie dargestellt, die von ihrem PKW ausgehende außergewöhnliche Betriebsgefahr zu vertreten. Dies führt aber im Sinne der im § 11 Abs 1 EKHG normierten Rangordnung der Zurechnungskriterien zur Abweisung auch des gegen die Zweitbeklagte gerichteten Klagebegehrens.

Es war daher in Stattgebung der außerordentlichen Revision der Beklagten das angefochtene Urteil im Sinne der Wiederherstellung der Entscheidung des Erstgerichtes abzuändern.

Die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens beruht auf den §§ 41, 50 ZPO.

Anmerkung

E20903

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1990:0020OB00046.9.0425.000

Dokumentnummer

JJT_19900425_OGH0002_0020OB00046_9000000_000

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at