

TE OGH 1989/7/5 20b4/89 (20b5/89)

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 05.07.1989

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik, Dr. Vogel, Dr. Kropfisch und Dr. Niederreiter als Richter in den verbundenen Rechtssachen der klagenden Parteien 1) Dr. Adelheid H***, Universitätsprofessorin, 5020 Salzburg, Erlenstraße 17, und

2) Dr. Helmut H***, Universitätsprofessor, 5020 Salzburg, Erlenstraße 17, beide vertreten durch Dr. Friedrich Lorenz und Dr. Peter H. Bönsch, Rechtsanwälte in Salzburg, wider die beklagten Parteien 1) Franz K***, Tunnelbauer, 2.) Waltraud K***, Hausfrau, beide 8200 Gleisdorf, Hofstätten 51, und 3) D*** Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft, 1010 Wien, Schottenring 15, alle vertreten durch Dr. Friedrich Oedl und Dr. Rudolf Forstenlechner, Rechtsanwälte in Salzburg, wegen 1) 166.387,60 S sA (5 Cg 40/86) und 2) 42.492 S sA (5 Cg 41/86), infolge Rekurses der beklagten Parteien gegen den Beschluß des Oberlandesgerichtes Linz als Berufungsgerichtes vom 7. Juli 1988, GZ 2 R 24/88-30, womit das Urteil des Landesgerichtes Salzburg vom 15. Oktober 1987, GZ 5 Cg 40/86-21, aufgehoben wurde, folgenden

Beschluß

gefaßt:

Spruch

Dem Rekurs wird nicht Folge gegeben.

Die Kosten des Rekursverfahrens sind weitere Verfahrenskosten erster Instanz.

Text

Begründung:

Am 19. Dezember 1985 ereignete sich um etwa 22,45 Uhr auf der Autobahn von München nach Salzburg im Bereich der Gefällstrecke Irschenberg auf Höhe des Autobahnkilometers 45,82 im Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ein Verkehrsunfall, an dem der Zweitkläger Dr. Helmut H*** als Lenker des der Erstklägerin Dr. Adelheid H*** gehörigen und von ihr gehaltenen PKWs VW Polo, Kz.Nr. S 124.031, sowie der Erstbeklagte Franz K*** als Lenker des von der Zweitbeklagten Waltraud K*** gehaltenen und bei der drittbeklagten Partei haftpflichtversicherten PKW BMW 320, Kz.Nr. St 747.363, beteiligt waren. Der Erstbeklagte lenkte das Fahrzeug auf der Autobahn in Richtung Salzburg und kam im Anschluß an einen Schleudervorgang am mittleren der drei Fahrstreifen entgegen der ursprünglichen Fahrtrichtung zum Stillstand. Der Zweitkläger fuhr mit dem PKW der Erstklägerin ebenfalls in Richtung Salzburg und fuhr auf das zum Stillstand gekommene Beklagtenfahrzeug auf. Die beiden Kläger wurden bei diesem Unfall verletzt; beide Fahrzeuge wurden beschädigt; der Zeitwert des Klagsfahrzeugs betrug 15.000 S. Die Erstklägerin

hatte unfallbedingt Ab- und Anmeldekosten von 1.080 S. Sie erlitt einen Kleiderschaden von 4.900 S. Der Zweitkläger hatte durch die Beschädigung seiner Kleider einen Schaden von 1.000 S; er hatte unfallbedingt Fahrtkosten und Barauslagen von 1.500 S.

Die Erstklägerin beehrte nach Ausdehnungen den Ersatz ihres Schadens von insgesamt 166.387,60 S sA, und zwar 140.000 S Schmerzensgeld, 15.000 S an Totalschaden des PKW, 1.080 S an Ab- und Anmeldekosten, 4.900 S an Kleiderschaden, 641,60 S an Abschleppkosten und insgesamt 4.766 S an Heilungskosten. Der Zweitkläger beehrt den Ersatz von 60 % seines Schadens von

67.500 S, und zwar 65.000 S an Schmerzensgeld, 1.000 S an Kleiderschaden und 1.500 S an Fahrtkosten und Barauslagen, sowie weitere 1.992 S an Therapiekosten, insgesamt 42.492 S sA. Die Kläger brachten dazu vor, daß den Erstbeklagten das Alleinverschulden am Unfall treffe. Er sei infolge überhöhter Geschwindigkeit oder unrichtiger Reaktion auf der Autobahn ins Schleudern gekommen und habe nicht für eine entsprechende Absicherung des mitten auf der Autobahn zum Stillstand gekommenen und unbeleuchteten Wracks gesorgt. Der Zweitkläger habe dagegen eine den Sicht- und Fahrbahnverhältnissen angemessene Geschwindigkeit eingehalten. Er habe den Zusammenstoß in Anbetracht des völlig unerwarteten unbeleuchteten Hindernisses trotz sofortiger und richtiger Reaktion nicht mehr verhindern können.

Die Beklagten beantragten Klagsabweisung und wendeten im wesentlichen ein, daß das Alleinverschulden am Unfall den Zweitkläger treffe. Dieser habe das Fahrzeug mit zu hoher Geschwindigkeit gelenkt und er habe dem Geschehen vor sich auf der Autobahn nicht genügend Aufmerksamkeit zugewendet. Nur deshalb sei es ihm nicht mehr möglich gewesen, vor dem auf dem mittleren Fahrstreifen der Autobahn stehenden Fahrzeug der Zweitbeklagten anzuhalten oder auszuweichen. Dieses Verschulden habe auch die Erstklägerin als Mitverschulden zu vertreten, da sie den PKW ihrem Ehegatten zur Lenkung übergeben habe. Den Erstbeklagten treffe dagegen kein Verschulden, da plötzlich und unvorhersehbar ein LKW-Zug vom rechten Fahrstreifen auf den mittleren Fahrstreifen der Autobahn gewechselt habe, um einen anderen LKW zu überholen. Dabei sei kein Blinkzeichen gesetzt worden. Der Erstbeklagte sei dadurch nach links abgedrängt worden, habe aber nicht auf den linken Fahrstreifen ausweichen können, weil sich dort ein anderes Fahrzeug befunden habe. Er habe einen Bremsvorgang einleiten müssen, sei dadurch ins Schleudern gekommen, gegen die Mittelleitschiene geprallt und entgegen der ursprünglichen Fahrtrichtung mit beschädigten Scheinwerfern zum Stehen gekommen. Dieser erste Unfall sei auf das Verschulden des Lenkers des LKW-Zuges zurückzuführen und sei für den Erstbeklagten ein unabwendbares Ereignis gewesen. Der Erstbeklagte habe die Unfallstelle absichern wollen. Der Auffahrunfall des Zweitklägers habe sich aber ereignet, bevor noch eine Absicherung der Unfallstelle möglich gewesen sei. Das beehrte Schmerzensgeld der Kläger sei überhöht. Das Fahrzeug der Zweitbeklagten sei total beschädigt worden. Ihr Fahrzeugschaden betrage 92.900 S; dazu kämen Ab- und Anmeldekosten von 1.200 S und Abschleppkosten von 2.435 S. Dieser Schaden von 96.535 S werde von der Zweitbeklagten aufrechnungsweise eingewendet. Nach Verbindung der beiden Rechtssachen zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung wurde die aufrechnungsweise eingewendete Gegenforderung von den Beklagten um 1.410 S ausgedehnt, und zwar um 500 S an Fahrtkosten und 910 S an Übernachtungskosten.

Das Erstgericht wies die Klagebegehren beider Kläger ab, wobei es seiner Entscheidung außer den eingangs wiedergegebenen zusammengefaßt noch folgende weitere Feststellungen zugrunde legte:

Die Autobahn weist im Unfallsbereich drei Fahrstreifen auf, die annähernd gleich breit sind. Die Unfallstelle selbst liegt im Verlauf einer langgezogenen Rechtskurve. Die Sichtweite im Kurvenbereich beträgt 130 bis 150 m. Im Bereich der Unfallstelle ist ein Gefälle von etwa 6 % bis 6,5 % vorhanden; gleich nach der Unfallstelle verringert sich dieses Gefälle. Ab einem Bereich unmittelbar vor der Unfallstelle sind wieder bessere Sichtbedingungen vorhanden; von der Unfallstelle aus ist der weitere Verlauf der Autobahn über etwa 500 m und eine langgezogene Linkskurve zu überblicken. Auf Höhe der Unfallstelle befindet sich rechts neben den drei Fahrstreifen der Autobahn noch ein schmaler Pannestreifen, die Gesamtbreite der Autobahn beträgt dort 11 m. Im Bereich der Kollisionsstelle besteht praktisch kein Niveauunterschied zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der Autobahn. Eine Blendwirkung durch Fernlicht wäre für den Gegenverkehr gegeben. Die Trennung zwischen den Richtungsfahrbahnen besteht aus einer Leitschiene.

Für die gesamte Gefällstrecke des Irschenbergs - also auch für den Bereich der Unfallstelle - ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h angeordnet. Für diesen Bereich besteht auch ein Überholverbot für

Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t. Die Verkehrszeichen, mit denen die Geschwindigkeitsbeschränkung und das Überholverbot aufgehoben werden, befinden sich etwa 240 m nach der Unfallstelle. Im Unfallszeitpunkt war es dunkel; die aus Rauhasphalt bestehende Fahrbahnoberfläche war feucht oder salznaß. Der Bereich der Unfallstelle konnte bei den gegebenen Straßen- und Fahrbahnverhältnissen mit einer Geschwindigkeit von etwa 90 bis 100 km/h ohne weiteres durchfahren werden.

Der Erstbeklagte fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 90 km/h in Richtung Salzburg; er benützte den mittleren der drei Fahrstreifen und hatte am Fahrzeug das Abblendlicht eingeschaltet. Am rechten Fahrstreifen befand sich vor dem Beklagtenfahrzeug ein LKW-Zug, der mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 bis 70 km/h fuhr. Der Erstbeklagte wollte diesen LKW-Zug am mittleren Fahrstreifen überholen. Als er mit dem PKW etwa auf der Höhe des Anhängers des LKW-Zuges war, begann der Lenker dieses Zuges allmählich und dann abrupt nach links zu fahren; er gab dabei kein Blinkzeichen. Der Erstbeklagte leitete daraufhin als Reaktion eine stärkere Bremsung ein und versuchte ein Ausweichmanöver nach links. Diese Ausweichbewegung konnte er nicht fortsetzen, da auf dem linken Fahrstreifen ein weiterer PKW sein Fahrzeug überholte. Er mußte deshalb eine Vollbremsung einleiten, die dazu führte, daß sein Fahrzeug ins Schleudern geriet. Das Beklagtenfahrzeug geriet zur linksseitigen Leitschiene, prallte dort auf und wurde schließlich wiederum auf den mittleren Fahrstreifen zurückgeworfen. Das Beklagtenfahrzeug befand sich in der Endstellung im Bereich des mittleren Fahrstreifens; die Front des Fahrzeuges zeigte gegen die ursprüngliche Fahrtrichtung und war nicht beleuchtet, da die Frontbeleuchtung beim Anprall an die Leitschiene zerstört worden war. In dem Bereich, in dem sich das Beklagtenfahrzeug gerade soweit hinter dem LKW-Zug befand, daß das Abblendlicht die Distanz bis zum Heck des LKW-Zuges ausleuchtete, hatte der Erstbeklagte eine gesamte Sichtstrecke am mittleren Fahrstreifen von knapp 80 m, da durch das Abblendlicht des etwa 18 m langen LKW-Zugs der mittlere Fahrstreifen vor diesem etwa 20 m beleuchtet wurde. Der Erstbeklagte konnte dabei mit etwa 85 km/h fahren, um innerhalb dieser Sichtstrecke von etwa 80 m anhalten zu können. Mit dem Abblendlicht eines PKW werden üblicherweise mindestens 40 m ausgeleuchtet.

Nach diesem ersten Unfallgeschehen fuhr der Zweitkläger in Richtung Salzburg auf die Unfallstelle zu. Er fuhr mit der Geschwindigkeit von 80 km/h und wegen des ständigen Gegenverkehrs mit Abblendlicht. Er nahm plötzlich die Umrisse eines Hindernisses auf dem mittleren Fahrstreifen der Autobahn wahr und faßte als Reaktion darauf eine Ausweichlenkung oder Bremsung ins Auge. 45 m vor der späteren Unfallstelle entschloß er sich zu einer Vollbremsung, die 22 m nach dem Bremsentschluß wirksam wurde. Nach der Bremsstrecke von 23 m stieß er noch mit der Geschwindigkeit von etwa 55 bis 60 km/h gegen das stehende Beklagtenfahrzeug. Der Zweitkläger hatte beim Abblendlicht eine Sichtstrecke von etwa 45 m. Er hätte bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h und einer unverzüglichen Vollbremsung innerhalb seiner Sichtstrecke anhalten können.

Es kann nicht mehr festgestellt werden, welche Zeitspanne nach dem ersten Unfallgeschehen bis zum Zusammenstoß des Klagsfahrzeuges mit dem Beklagtenfahrzeug verging.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, daß alleinige Unfallsursache für den Primärunfall zwischen dem Beklagtenfahrzeug und dem LKW-Zug das Fehlverhalten des Lenkers des LKW-Zuges gewesen sei, der ohne Rücksicht auf das Beklagtenfahrzeug und ohne Blinkzeichen einen Fahrstreifenwechsel begonnen habe. Nur den Lenker des LKW-Zugs treffe ein Verschulden für diesen ersten Unfall, nicht aber den Erstbeklagten. Dieser sei bei der Geschwindigkeit von etwa 90 km/h und abgeblendeten Scheinwerfern zwar nicht auf Sicht gefahren, diese Fahrgeschwindigkeit sei aber nicht kausal für den ersten Unfall gewesen, da sich dieser auch bei 60 km/h zugetragen hätte. Beim zweiten Unfall zwischen dem Klagsfahrzeug und dem Beklagtenfahrzeug habe der Zweitkläger als Lenker des Klagsfahrzeuges mit der Geschwindigkeit von etwa 80 km/h gegen das Gebot des Fahrens auf Sicht verstoßen; er hätte bei der Dunkelheit mit dem abgeblendeten Scheinwerfer nur mit etwa 60 km/h fahren dürfen. Damit stehe ein Verschulden des Zweitklägers für seinen Auffahrunfall fest; dieses Verschulden müsse sich auch die Erstklägerin als Fahrzeughalterin anrechnen lassen. Die beiden Kläger hätten beweisen müssen, daß der Erstbeklagte den Nachfolgeverkehr noch ausreichend warnen hätte können. Dieser Beweis sei ihnen nicht gelungen, da die Zeitspanne zwischen den beiden Unfällen nicht mehr festzustellen gewesen wäre. Dem Erstbeklagten könne somit kein Verschulden für den Unfall mit dem Klagsfahrzeug angelastet werden. Durch das Verschulden des Zweitklägers werde auch die Gefährdungshaftung des EKHG zurückgedrängt.

Infolge Berufung der Kläger hob das Gericht zweiter Instanz das Urteil des Erstgerichts unter Beisetzung eines Rechtskraftvorbehalts auf. Das Berufungsgericht führte aus, bei der mündlichen Berufungsverhandlung hätten die

Parteien ausdrücklich außer Streit gestellt, daß die Erstklägerin beim Unfall auch Halterin ihres vom Zweitkläger gelenkten PKW war. Sie hätten auch die Rechtswahl getroffen, daß auf die geltend gemachten Schadenersatzansprüche mit Ausnahme der örtlich wirkenden Straßenverkehrsvorschriften, die nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland zu beurteilen sind, österreichisches Recht anzuwenden sei. Sowohl nach österreichischem Recht (§ 20 Abs 1 StVO) als auch nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland (§§ 3 Abs 1 und 18 Abs 6 dStVO) dürften Kraftfahrer auf Autobahnen bei Dunkelheit nur so schnell fahren, daß sie innerhalb der überschaubaren Strecke anhalten oder zumindest einem Hindernis ausweichen könnten. Nach § 18 Abs 6 der dStVO müsse aber auf Autobahnen die Geschwindigkeit nicht der Reichweite des Abblendlichts angepaßt werden, wenn entweder die Schlußleuchten des vorausfahrenden Kraftfahrzeugs klar erkennbar sind und ein ausreichender Abstand von diesem eingehalten werde oder aber der Verlauf der Fahrbahn durch Leiteinrichtungen mit Rückstrahlern und, zusammen mit fremdem Licht, Hindernisse rechtzeitig erkennbar sind. Die besonderen Umstände auf Autobahnen (größere Übersichtlichkeit der Fahrbahn, Ausschluß nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer, Fehlen des Querverkehrs, zusätzliche Lichtquellen durch Leiteinrichtungen mit Rückstrahlern und Abschwächung der Blendwirkung entgegenkommender Fahrzeuge) in Verbindung mit der Ausnützung sonstiger Lichtquellen (Scheinwerfer des Gegenverkehrs, Rückleuchten des Voranfahrenden, Fahrbahnbeleuchtung, Mondschein) erlaubten es dem Kraftfahrer auf Autobahnen, auch bei Dunkelheit im allgemeinen eine höhere Geschwindigkeit einzuhalten als auf anderen Straßen. Die zu wählende Fahrgeschwindigkeit werde daher auf Autobahnen bei Dunkelheit durch die Erkennbarkeit von typischen Hindernissen (verunglückte Personen, Ladegut) nach den konkreten Lichtverhältnissen für den Fahrer bestimmt. Auch nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes liege dann keine Verletzung des Gebotes des "Fahrens auf Sicht" vor, wenn die Fahrbahn durch vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge entsprechend und über die vom Abblendlicht ausgeleuchtete Strecke hinaus erhellt sei.

Nach § 11 Abs 1 letzter Satz EKHG hänge die gegenseitige Ersatzpflicht der Beteiligten von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Beteiligten verschuldet oder durch außergewöhnliche Betriebsgefahr oder überwiegend gewöhnliche Betriebsgefahr verursacht wurde. Im gegenständlichen Fall sei der Zweitkläger auf das nach dem ersten Unfall unbeleuchtet auf dem mittleren Fahrstreifen der Autobahn zum Stehen gekommene Fahrzeug der Zweitbeklagten aufgefahren. Der Zweitkläger sei mit Abblendlicht und der Geschwindigkeit von etwa 80 km/h gefahren. Nur bei der Geschwindigkeit von etwa 60 km/h hätte er innerhalb seiner Sichtstrecke von etwa 45 m anhalten können. Er habe sich auch etwa 45 m vor der späteren Kollisionsstelle zu einer Vollbremsung entschlossen, sei aber noch mit der Restgeschwindigkeit von 55 bis 60 km/h gegen das stehende Beklagtenfahrzeug gestoßen. Dem Zweitkläger sei daher eine überhöhte Geschwindigkeit vorzuwerfen. Für ihn seien weder die Schlußleuchten eines vorausfahrenden Kraftfahrzeugs noch der Verlauf der Fahrbahn und Hindernisse zusammen mit fremdem Licht rechtzeitig erkennbar gewesen. Auch ein Aufmerksamkeitsfehler des Zweitklägers würde zu keinem anderen Ergebnis führen. Dieses Fehlverhalten des Zweitklägers habe sich die Erstklägerin als Halterin des Fahrzeugs anzurechnen (§ 19 Abs 2 EKHG). Entscheidend sei daher, ob auch den Erstbeklagten als Lenker des Beklagtenfahrzeugs ein Verschulden an dem Unfall des Klagsfahrzeugs treffe.

Wenn nach einem Unfall ein unfallbeteiligtes Fahrzeug die Fahrbahn blockiert, dann sei das Zustandekommen weiterer Auffahrunfälle keine atypische, sondern auf Autobahnen bei Nachtzeit eine geradezu typische Folge (ZVR 1977/238 mwH). Den Geschädigten treffe die Beweislast, daß der Schädiger eine Bedingung zum Eintritt des Schadens gesetzt habe. Eine solche Bedingung zum Eintritt des Schadens der Kläger habe im gegenständlichen Fall der Erstbeklagte jedenfalls gesetzt. Fraglich sei nur, ob er auch rechtzeitig und schuldhaft gehandelt habe. Im Sinne der bereits dargestellten Grundsätze zur Geschwindigkeit auf Autobahnen bei Dunkelheit und Fahren mit Abblendlicht könne dem Erstbeklagten keine überhöhte Geschwindigkeit vorgeworfen werden, die zu seinem Schleudern und Stillstand auf dem mittleren Fahrstreifen der Autobahn - also zum ersten Unfall - geführt habe. Dieser erste Unfall sei darauf zurückzuführen, daß der LKW-Zug, als der Erstbeklagte mit dem PKW schon auf der Höhe des Anhängers war, ohne Blinkzeichen und ohne Rücksicht auf das Beklagtenfahrzeug vom rechten Fahrstreifen auf den mittleren Fahrstreifen gefahren sei. Der Erstbeklagte sei mit Abblendlicht nachgefahren, habe eine Geschwindigkeit von etwa 90 km/h eingehalten und wollte den mit etwa 60 bis 65 km/h fahrenden LKW-Zug am mittleren der drei Fahrstreifen überholen. Der erste Unfall sei auf das gravierende Fehlverhalten des Lenkers des LKW-Zugs zurückzuführen. Dem Erstbeklagten könne daran kein Verschulden angelastet werden, da er bis zum erkennbaren Verlenken des LKW-Zugs nach links über den rechten Fahrstreifen darauf vertrauen durfte, daß sich der Lenker des LKW-Zugs verkehrsgerecht verhalten werde.

Wenn auch im Zeitpunkt, als der Erstbeklagte schon auf der Höhe des Anhängers des LKW-Zugs fuhr, die Geschwindigkeit mit etwa 90 km/h nicht dem Grundsatz des Fahrens auf Sicht entsprochen habe, so liege darin kein Rechtswidrigkeitszusammenhang mit seinem Schleudern, dem Anstoß gegen die Leitschiene und schließlich Stillstand auf dem mittleren Fahrstreifen, da der Erstbeklagte zu diesem Zeitpunkt den LKW-Zug vor sich sehen konnte und umgekehrt auch der Lenker des LKW-Zugs das Beklagtenfahrzeug. Dieser erste Unfall des Beklagtenfahrzeugs sei daher allein dem verbotenen Fahrstreifenwechsel des Lenkers des LKW-Zugs anzulasten. Welcher Zeitraum zwischen dem Stillstand des Beklagtenfahrzeugs nach seinem ersten Unfall und dem zweiten Unfall - das Auffahren des Zweitklägers auf das Beklagtenfahrzeug - verstrichen war, habe nicht festgestellt werden können; dazu seien Angaben zwischen 10 Sekunden und mehreren Minuten vorgelegen. Nach § 89 Abs 2 der (österreichischen) StVO habe der Lenker eines mehrspurigen Fahrzeugs, das auf einer Freilandstraße bei Dunkelheit zum Stillstand gelangt sei, diesen Umstand unverzüglich den Lenkern anderer herannahender Fahrzeuge durch das Aufstellen einer nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften genehmigten Warneinrichtung (Alarmlinienanlage, Warndreieck) anzuzeigen. Auch § 15 der deutschen StVO ordne die sofortige Einschaltung des Warnblinklichts und danach mindestens die Aufstellung eines auffällig warnenden Zeichens (Warndreieck) gut sichtbar und in ausreichender Entfernung an, wenn ein mehrspuriges Fahrzeug an einer Stelle liegenbleibt, an der es nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt werden könne. Kraftfahrzeuge, die auf der Autobahn liegenbleiben, müßten bei Dunkelheit ausreichend und deutlich gesichert werden, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Dabei handle es sich um Schutznormen im Sinne des § 1311 ABGB, gegen die der Erstbeklagte verstoßen habe. Die Beklagten hätten daher gemäß § 1311 ABGB beweisen müssen, daß sich der Erstbeklagte entweder überhaupt vorschriftsmäßig verhalten habe oder doch der Schaden auch bei einem vorschriftsmäßigen Verhalten eingetreten wäre. Dieser Beweis sei aber den Beklagten nicht gelungen. Es sei nicht erwiesen, daß der Erstbeklagte nicht genügend Zeit nach dem ersten Unfall gehabt hätte, um unverzüglich zur Warnung ein Pannendreieck aufzustellen. Er habe daher das nicht unverzügliche Aufstellen des Pannendreiecks als Verschulden zu verantworten, da bei der Übertretung der Schutznorm die unaufgeklärten Umstände zum Nachteil der beweispflichtigen Beklagten gehen. Die Zweitbeklagte müsse als Halterin des Beklagtenfahrzeugs gemäß § 19 Abs 2 EKHG - genauso wie die Drittbeklagte als Haftpflichtversicherer - das Verschulden ihres Lenkers vertreten.

Es treffe aber auch den Zweitkläger ein Mitverschulden an dem Auffahrunfall. Er habe eine überhöhte Geschwindigkeit zu verantworten, da er bei der festgestellten Sichtweite von etwa 45 m nur mit der Geschwindigkeit von etwa 60 km/h fahren hätte dürfen, tatsächlich aber mit der Geschwindigkeit von etwa 80 km/h gefahren sei. Ein allfälliger Aufmerksamkeitsfehler würde zu keinem anderen Ergebnis führen. Dieses Verschulden des Zweitklägers habe wiederum die Erstklägerin als Halterin des Fahrzeugs gemäß § 19 Abs 2 EKHG zu vertreten. Im gegenständlichen Fall hätten der Erstbeklagte und der Zweitkläger ein etwa gleichteiliges Verschulden zu vertreten, da der Erstbeklagte die Unterlassung der unverzüglichen Anzeige seines auf dem mittleren Fahrstreifen der Autobahn bei Dunkelheit zum Stillstand gekommenen Fahrzeugs zu verantworten habe, der Zweitkläger aber die etwas zu hohe Geschwindigkeit von etwa 80 km/h, da er nach seinen Sichtverhältnissen nur mit etwa 60 km/h fahren hätte dürfen. Somit hätten die Beklagten den beiden Klägern die Hälfte ihrer Schäden zu ersetzen, während die Kläger der Zweitbeklagten - allenfalls auch dem Erstbeklagten - den halben aufrechnungsweise eingewendeten Schaden ersetzen müßten. Der Höhe nach stünden nur die Kleiderschäden der Erstklägerin mit 4.900 S und des Zweitklägers mit 1.000 S sowie die Ab- und Anmeldekosten der Erstklägerin mit 1.080 S und die Fahrtkosten und Barauslagen des Zweitklägers mit 1.500 S außer Streit. Infolge seiner vom Berufungsgericht nicht geteilten Rechtsansicht seien vom Erstgericht keine weiteren Feststellungen zur Höhe der geltend gemachten weiteren Schäden der Kläger (Schmerzensgeld, Heilungskosten und Abschleppkosten) getroffen worden, ebenso nicht zum aufrechnungsweise eingewendeten Schaden der Zweitbeklagten von insgesamt 97.945 S, wobei aber nach dem Vorbringen nur 96.535 S eindeutig der Zweitbeklagten als Schaden zuzuordnen seien, nicht aber die Fahrtkosten von 500 S und Übernachtungskosten von 910 S, die eher dem Erstbeklagten als Schaden entstanden sein dürften. Da solche Feststellungen zur Schadenshöhe fehlten, sei mit einer Aufhebung des Urteils nach § 496 Abs 1 Z 3 ZPO vorzugehen gewesen. Gegen den Beschluß des Berufungsgerichts wendet sich der Rekurs der Beklagten aus dem Anfechtungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag auf Abänderung im Sinne der Bestätigung des Urteils des Erstgerichts; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Kläger beantragen in ihrer Rekursbeantwortung, dem Rekurs nicht Folge zu geben.

Die Beklagten führen in ihrem Rechtsmittel aus, in seiner Sachgrundlage gehe das Erstgericht davon aus, es könne

nicht mehr festgestellt werden, welche Zeitspanne vom Erreichen der Unfallsendstellung des Beklagtenfahrzeuges nach dem Primärunfall bis zur klagsgegenständlichen Kollision liege. Eine Feststellung, daß Warnmaßnahmen von der Beklagtenseite unterlassen worden seien, enthalte das Ersturteil nicht. Hiefür bestünde auch in den Beweisergebnissen keine Deckung. Der Erstbeklagte habe in seiner Parteienvernehmung ausgeführt, daß die Lichtanlage an seinem PKW wegen des Primärunfalles ausgefallen und das Pannendreieck nicht erreichbar gewesen sei, weil sich der Kofferraum nicht öffnen ließ, und daß ein anderer Verkehrsteilnehmer unterwegs war, um sein Pannendreieck aufzustellen. Der Zeuge F*** habe deponiert, daß ein Verkehrsteilnehmer lichtschenkend dem nachkommenden Verkehr entgegenlief und noch vor der klagsgegenständlichen Kollision 30 bis 40 m in Anfahrtrichtung vor der Endlage des Beklagten-PKWs war, weiters, daß er selbst an dem von ihm gelenkten LKW die Warnblinkanlage vor der Kollision in Betrieb gesetzt habe. Der Zeuge F*** habe bestätigt, daß sich der Kofferraum am Beklagtenfahrzeug nicht öffnen ließ und deshalb das Pannendreieck nicht erreichbar gewesen sei. Die Sachgrundlage des angefochtenen Beschlusses sei mit jener des Ersturteils identisch. Das Berufungsgericht hätte richtigerweise im Rahmen seiner rechtlichen Beurteilung nicht Betrachtungen über die Beweislastverteilung hinsichtlich Einhaltung der Warnpflicht auf Beklagtenseite anstellen und aufgrund seiner Auffassung dazu das Ersturteil in der Haftungsfrage abändern, sondern die Rechtssache zur ergänzenden Beweisaufnahme an das Erstgericht zurückverweisen müssen. Die Sachgrundlage der erstgerichtlichen Entscheidung sei auf der Basis der Rechtsansicht des Berufungsgerichts unvollständig geblieben. Unrichtig sei es, wenn das Berufungsgericht davon ausgegangen sei, der Erstbeklagte habe gegen § 15 der deutschen StVO (oder gegen § 89 (2) der österreichischen StVO) objektiv verstoßen. Die Feststellung eines entsprechenden Sachverhalts sei nicht vorhanden. Dann aber - wenn nicht einmal feststehe, daß gegen die Warnpflicht verstoßen wurde - könne von den Beklagten auch nach der Rechtsansicht des Berufungsgerichts über die Beweislastverteilung nicht der Entlastungsbeweis nach § 1311 ABGB verlangt werden. Der Erstbeklagte sei festgestelltermaßen unverschuldet in den Primärunfall verwickelt worden und in die seine Warnpflicht auslösende Situation gekommen. Die Sachgrundlage der Berufungsentscheidung, nämlich daß die Zeitspanne zwischen Primär- und Sekundärunfall unterblieben sei, lasse noch nicht den rechtlichen Schluß zu, daß der Erstbeklagte dabei unrechtmäßig gehandelt habe. Feststellungen zur Begründung solchen Verhaltensunrechts enthalte weder das Ersturteil noch die Berufungsentscheidung. Sei aber der Grund, warum es nicht zur rechtzeitigen Aufstellung einer Warneinrichtung gekommen ist, unbekannt, so könne auch über eine Schutzgesetzverletzung des Erstbeklagten nichts ausgesagt werden. Eine Schutzgesetzverletzung auf Seite des Erstbeklagten sei daher keineswegs erwiesen. Damit sei aber eine Beweislastumkehr vom Kläger auf die Beklagten hinsichtlich der Ursächlichkeit einer unterbliebenen Warnung und schon gar nicht hinsichtlich der Frage, ob überhaupt gewarnt wurde, zulässig. Gleichermäßen unzulässig sei die weitere rechtliche Schlußfolgerung, der Erstbeklagte habe das nicht unverzügliche Aufstellen des Pannendreiecks als Verschulden zu verantworten. Das Berufungsgericht wäre bei seinen sonst unveränderten Entscheidungsprämissen auch zur Ausmessung der Verschuldensanteile auf zusätzliche Sachverhaltsfeststellungen, die aus den Beweisergebnissen getroffen werden können, angewiesen gewesen und hätte richtigerweise das Ersturteil aufheben oder die Beweisaufnahme ergänzen müssen. Zweifellos aber sei es verfehlt, das Verschulden aus dem groben Verstoß des Zweitklägers einem Verschulden des Erstbeklagten aus unterbliebener Warnung des Nachfolgeverkehrs unter den auch aus der Sachgrundlage der Berufungsentscheidung zu entnehmenden schwierigen Verhältnissen gleichzusetzen. Ein allfälliges Mitverschulden des Erstbeklagten könnte ein Viertel nicht übersteigen.

Rechtliche Beurteilung

Diesen Ausführungen kommt teilweise Berechtigung zu. Was zunächst die Frage des anzuwendenden Rechtes betrifft, kann die Zulässigkeit einer "Rechtswahl", wie sie die Parteien in der mündlichen Berufungsverhandlung vornahmen, auch hinsichtlich der Bestimmungen des im vorliegenden anzuwendenden Haager Straßenverkehrsübereinkommens (vgl. hiezu Duchek-Schwind, IPR, S 166, FN 3 zu Art. 1 des Übereinkommens), welches gemäß § 53 IPRG durch dieses Gesetz unberührt blieb (vgl. Duchek-Schwind aaO, S 118, Anm. 1 A.9.), dahingestellt bleiben, weil die von den Parteien getroffene "Rechtswahl" jedenfalls den Bestimmungen der Art. 4 lit. b und 7 des Übereinkommens entspricht. Es sind somit im vorliegenden Fall die deutschen Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften, im übrigen aber österreichische Rechtsvorschriften, anzuwenden.

Daß den Zweitkläger ein Verschulden an dem Unfall trifft, ist in diesem Verfahrensstadium nicht mehr strittig. Dem Rekurs ist aber zuzugeben, daß die Frage eines Verschuldens des Erstbeklagten aufgrund der bisher vorliegenden Feststellungen noch nicht abschließend beurteilt werden kann. Dem Berufungsgericht ist zwar darin beizupflichten,

daß dem Erstbeklagten kein Verschulden an dem ersten Unfall anzulasten ist, durch den er nach einem Schleudervorgang im Bereich des mittleren Fahrstreifens der Richtungsfahrbahn der Autobahn München-Salzburg mit der Front des PKW gegen die Fahrtrichtung zum Stillstand kam, wobei die Frontbeleuchtung nicht mehr funktionierte.

Nach der mit "liegenbleiben von Fahrzeugen" überschriebenen Bestimmung des § 15 dStVO ist sofort Warnblinklicht einzuschalten, wenn ein mehrspuriges Fahrzeug an einer Stelle liegen bleibt, an der es nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt werden kann. Danach ist mindestens ein auffällig warnendes Zeichen gut sichtbar in ausreichender Entfernung aufzustellen, und zwar bei schnellem Verkehr in etwa 100 m Entfernung. Ein Fahrzeug bleibt liegen, wenn es gegen den Willen des Lenkers zum Halten kommt und nicht sogleich wieder in Gang gesetzt werden kann (vgl. Geigel, Der Haftpflichtprozeß 19, 801, Rz 396; Müller, Straßenverkehrsrecht III 488, Rz 3). Nach den Feststellungen des Erstgerichtes ist dem Erstbeklagten wohl ein objektiver Verstoß gegen die eine Schutzbestimmung im Sinne des § 1311 ABGB darstellende Bestimmung des § 15 dStVO anzulasten, weil das von ihm gelenkte Fahrzeug nach einem Schleudervorgang an einer Stelle "liegenblieb", an der es nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt werden konnte und weder ein Warnblinklicht am Fahrzeug eingeschaltet, noch ein auffällig warnendes Zeichen in ausreichender Entfernung aufgestellt worden war. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß nach ständiger Rechtsprechung und herrschender Lehre nicht schon die objektive Übertretung einer Schutznorm haftbar macht, sondern es muß die Übertretung verschuldet erfolgen, wobei den Beweis für die Schuldlosigkeit der Schädiger zu erbringen hat (vgl. ZVR 1970/232 = EvBl. 1970/310 = RZ 1970, 168; SZ 44/187 = RZ 1972, 169; ZVR 1975/111 Punkt 2). Maßstab für das Verschulden sind die dafür aufgestellten Vorschriften des ABGB. Nach §§ 1294, 1297 ABGB hat der Beklagte dann schuldhaft gehandelt, wenn er den gewöhnlichen Grad des Fleißes oder der Aufmerksamkeit nicht angewendet hat. Um aber beurteilen zu können, ob der Erstbeklagte ohne sein Verschulden nicht in der Lage gewesen ist, seinen sich aus § 15 dStVO ergebenden Verpflichtungen nachzukommen, reichen die bisher getroffenen Feststellungen in keiner Weise aus. Die Beklagten haben in dieser Richtung ein Vorbringen erstattet und es liegen auch bereits einige Beweisergebnisse vor. Das Erstgericht wird daher eingehende Feststellungen darüber, was sich unmittelbar nach dem ersten Unfall bis zum gegenständlichen Auffahrunfall ereignet hat, zu treffen haben.

Feststellungen in dem zuletzt genannten Sinne sind auch für den Fall bedeutsam, daß das fortgesetzte Verfahren ergeben sollte, daß die Voraussetzungen für die Anwendungen der Bestimmungen des § 15 dStVO nicht gegeben sind. In diesem Falle wird das Erstgericht auch zu prüfen haben, ob der Erstbeklagte die Pflicht, nach § 34 dStVO, "den Verkehr zu sichern", verletzt hat. Nach dieser Gesetzesstelle hat jeder Beteiligte nach einem Verkehrsunfall sofort zu halten, sich über die Unfallsfolgen zu vergewissern und den Verkehr zu sichern. Für die allfällige Beurteilung der Frage, ob dem Erstbeklagten bei Anwendung dieser Vorschrift unter den näher festzustellenden Umständen ein Verschulden wegen Unterlassung der Absicherung des Verkehrs iS dieser Gesetzesstelle anzulasten ist, wird auf die E des BGH VersR 1977, 36, verwiesen, mag darin auch die Frage offengeblieben sein, ob mit der Bestimmung des § 34 dStVO die Reihenfolge der Maßnahmen, die nach dem Unfall zu treffen sind, verbindlich vorgeschrieben worden ist. Sollte schließlich das fortgesetzte Verfahren keine - vom Kläger zu

beweisende - Übertretung einer Schutznorm durch den Erstbeklagten ergeben, bzw. den Beklagten der Beweis für eine Schuldlosigkeit des Erstbeklagten an der Übertretung der Schutznorm gelingen, wäre die Frage einer allfälligen Haftung der Zweit- und der Drittbeklagten nach den Bestimmungen des EKHG zu prüfen. § 11 EKHG ist auch in solchen Fällen anzuwenden, in denen nur auf einer Seite der an dem Unfall Beteiligten eine Verschuldenshaftung gegeben ist, nicht aber auch auf der anderen Seite (vgl. ZVR 1974/81 ua). Wohl wird in der Regel nach ständiger Rechtsprechung bei der Beurteilung von Ausgleichsansprüchen iS der im § 11 Abs 1 EKHG normierten Rangordnung die Betriebsgefahr der beteiligten Fahrzeuge als Zurechnungskriterium durch das Verschulden eines Beteiligten zurückgedrängt (ZVR 1979/117; ZVR 1980/329 uva) und bei eindeutigem schwerwiegenden Verschulden eines Beteiligten kommt es in der Regel nur noch darauf an, ob nach den Umständen Anlaß besteht, auch den anderen Beteiligten zum Schadensausgleich heranzuziehen (ZVR 1973/63; ZVR 1974/226; ZVR 1982/282 uva). Während aber nach der Rechtsprechung die von einem Kraftfahrzeug ausgehende gewöhnliche Betriebsgefahr auf der Seite des einen Beteiligten durch ein schuldhaftes Verhalten auf der Seite des anderen Beteiligten idR ganz zurückgedrängt wird, kommt eine Ausgleichspflicht nach § 11 Abs 1 EKHG je nach den Umständen des Falles dann in Betracht, wenn und soweit der Schaden auf eine von einem der beteiligten Fahrzeuge ausgehende außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist. Es kommt hier auf die Umstände des Einzelfalles an (vgl. ZVR 1984/328, ZVR 1982/231 ua). Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr iS des § 11 Abs 1 EKHG (§ 9 Abs 2 EKHG) 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 (vgl. ZVR 1984/328 ua). Nach diesen Grundsätzen ist aber eine außergewöhnliche Betriebsgefahr im vorliegenden Fall, in welchem ein beschädigter PKW auf dem mittleren Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn einer stark befahrenen Autobahn bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn ohne Beleuchtung zum Stillstand kam, zu bejahen. Da somit Feststellungsmängel vorliegen, die einer abschließenden Beurteilung der Rechtssache entgegenstehen, hat es im Ergebnis bei der Aufhebung des Urteils des Erstgerichts zu verbleiben. Im fortgesetzten Verfahren werden außer den vom Berufungsgericht angeordneten Feststellungen auch solche im Sinn der oben dargelegten Auffassung des Obersten Gerichtshofes zu treffen sein. Dem Rekurs mußte daher im Ergebnis ein Erfolg versagt bleiben. Die Kostenentscheidung beruht auf § 52 ZPO.

Anmerkung

E18665

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1989:0020OB00004.89.0705.000

Dokumentnummer

JJT_19890705_OGH0002_0020OB00004_8900000_000

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at