

TE OGH 1989/5/23 20b21/89

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 23.05.1989

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik, Dr. Vogel, Dr. Melber und Dr. Kropfitsch als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Konrad E***, Landwirt, Strich 9, 4202 Kirchschlag, vertreten durch Dr. Manfred Schnurer, Rechtsanwalt in Graz, wider die beklagte Partei mj. Alexander K***, geboren am 16. März 1973, Schüler, Am Brunnboden 26, 8101 Gratkorn, vertreten durch Dr. Christian Flick, Rechtsanwalt in Graz, wegen S 22.304,-- s.A., infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichtes für ZRS Graz als Berufungsgerichtes vom 17. November 1988, GZ. 2 R 383/88-27, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Bezirksgerichtes für ZRS Graz vom 1. August 1988, GZ. 2 C 3831/87g-20, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit S 2.966,40 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin Umsatzsteuer von S 494,40, keine Barauslagen) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 25. Juli 1986 ereignete sich gegen 14,25 Uhr auf der Bundesstraße 67 bei Km 43,4 (im Bereich der Ortsausfahrt Gratkorn) ein Verkehrsunfall, an dem der Kläger als Halter und Lenker seines PKW mit dem Kennzeichen O-12.578 und der Beklagte als Radfahrer beteiligt waren. Der Beklagte wurde vom PKW des Klägers niedergestoßen und verletzt; dabei wurde auch das Fahrzeug des Klägers beschädigt. Wegen dieses Verkehrsunfalls wurde zu 1 U 1644/86 des Bezirksgerichtes für Strafsachen Graz gegen den Kläger ein Strafverfahren eingeleitet; es wurde gemäß § 227 Abs 1 StPO eingestellt.

Im vorliegenden Rechtsstreit begehrte der Kläger aus dem Rechtsgrund des Schadenersatzes aus diesem Verkehrsunfall die Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von S 22.304,-- s.A. (Fahrzeugschaden). Der Höhe nach ist der Klagsbetrag nicht strittig. Dem Grunde nach stützte der Kläger sein Begehren auf die Behauptung, daß den Beklagten das Alleinverschulden an diesem Verkehrsunfall treffe.

Der Beklagte wendete im wesentlichen ein, daß den Kläger ein zumindest mit 50 % zu bewertendes Mitverschulden treffe. Es sei ihm insoweit eine Reaktionsverspätung anzulasten, als er den Kläger schon auf größere Entfernung gesehen und dennoch keine Geschwindigkeitsverminderung vorgenommen habe, obwohl er erkennen habe können, daß es sich beim Beklagten, der zur Unfallszeit 13 Jahre alt gewesen sei, um ein Kind gehandelt habe. Im übrigen habe der Kläger nach den Bestimmungen des EKHG für die Unfallsfolgen einzustehen; der Unfall sei für ihn kein unabwendbares Ereignis gewesen. Es sei daher jedenfalls eine gleichteilige Schadensteilung gerechtfertigt. Schließlich

wendete der Beklagte eine Schadenersatzforderung aus diesem Verkehrsunfall in der Höhe von S 254.000,-- (Schmerzensgeld S 250.000,--, Fahrzeugschaden S 4.000,--) aufrechnungsweise gegen die Klagsforderung ein. Das Erstgericht entschied, daß die Klagsforderung mit S 22.304,-- zu Recht, die eingewendete Gegenforderung hingegen nicht zu Recht besteht. Es gab daher dem Klagebegehren (abgesehen von der in Rechtskraft erwachsenen Abweisung eines Zinsenmehrbegehrens) statt.

Das Erstgericht stellte im wesentlichen folgenden Sachverhalt fest:

Die Unfallstelle liegt auf der Bundesstraße 67, die im Unfallsbereich als Autostraße geführt wird, im Bereich des Straßenkilometers 43,400. Die Fahrbahn weist im Unfallsbereich drei Fahrspuren auf. Die westliche Fahrspur ist eine Beschleunigungsspur, die vom Ortsgebiet Gratkorn bogenförmig aus Westen in Richtung Südwesten führt und von der übrigen Fahrbahn durch weiß markierte Begrenzungslinien abgegrenzt wird. Die Fahrbahn der Autostraße ist 8,4 m, die Beschleunigungsspur 4,8 m breit. Der Unfallsbereich kann bei normalen Licht- und Witterungsverhältnissen auf mehrere hundert Meter vollkommen frei eingesehen werden.

Die Autostraße ist durch das entsprechende Hinweisschild, das 24,5 m nordwestlich der Bezugslinie (Normale über die Fahrbahn auf Höhe des Straßenkilometers 43,400) angebracht ist, erkenntlich gemacht. Dabei befindet sich auch eine Zusatztafel des Inhalts:

"Verboten für Moped, Fuhrwerk, Fußgeher und Radfahrer". Der Unfallsbereich liegt im Freilandgebiet; es besteht keine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Fahrbahn ist mit einem Rauhasphaltbelag versehen und war zur Unfallszeit trocken. Der Kläger fuhr mit seinem PKW mit einer Geschwindigkeit von ca. 96,4 km/h auf der Autostraße in südlicher Richtung. Der Beklagte lenkte sein Fahrrad (Rennradausführung) über den Kurvenbogen der Beschleunigungsspur vom Ortsgebiet Gratkorn in das gerade Straßenstück ein und fuhr mit einem Seitenabstand von ca. 1 m zur westlichen Begrenzung der Beschleunigungsspur gleichfalls in Richtung Süden. Ca. 10 m südöstlich der Bezugslinie fuhr der Beklagte ohne Abgabe eines Handzeichens nach links, worauf der Kläger 2,61 Sekunden vor dem Unfall und 58,8 m vom Unfallpunkt entfernt seinen Bremsentschluß faßte. In diesem Zeitpunkt befand sich der Beklagte ca. 3 m außerhalb der westlichen Fahrbahnbegrenzung. Trotz dieser Vollbremsung, durch die eine 42 und eine 30,4 m lange Bremsspur vom PKW des Klägers abgezeichnet wurde, erfolgte die Kollision mit dem Fahrrad des Beklagten ca. 25 m südöstlich der Bezugslinie mit einer Restgeschwindigkeit des PKW von 50 km/h. Der Beklagte, der ab der die Autostraße kennzeichnenden Hinweistafel eine Strecke von ca. 34,5 m zurückgelegt hatte, wurde in einer Schrägstellung seines Fahrrades von ca. 30 Grad zur Fahrbahnlängsachse vom PKW des Klägers angefahren. Als der Kläger noch ca. 180 bis 200 m von der Unfallstelle entfernt war, bewegte sich der Beklagte bereits im Bereich der Autostraße. Der Kläger benötigte bei einer Geschwindigkeit von 96,4 km/h einen Anhalteweg von 71,75 m (Bremsweg 44,95 m + Reaktionsweg von 26,8 m). Bei Einleitung einer Bremsung mit einer Verzögerung von 2,5 m/sec² bereits ca. 177 m nördlich der Bezugslinie hätte der Kläger seinen PKW bereits ca. 10 m südöstlich der Bezugslinie anhalten können.

Rechtlich beurteilte das Erstgericht den festgestellten Sachverhalt im wesentlichen dahin, daß den Beklagten das Alleinverschulden treffe. Dem Kläger sei kein Mitverschulden anzulasten, weil er weder mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei noch verspätet reagiert habe; daß der unauffällig auf der Beschleunigungsspur fahrende Beklagte sein Fahrrad plötzlich nach links lenken werde, sei für den Kläger nicht vorhersehbar gewesen. Der gegen diese Entscheidung des Erstgerichts gerichteten Berufung des Beklagten gab das Berufungsgericht mit dem angefochtenen Urteil Folge. Es änderte die Entscheidung des Erstgerichts dahin ab, daß es die Klagsforderung mit S 16.728,-- und die eingewendete Gegenforderung in gleicher Höhe als zu Recht bestehend erkannte; es wies daher das Klagebegehren ab. Das Berufungsgericht sprach aus, daß die Revision nach § 502 Abs 4 Z 1 ZPO zulässig sei.

Die Streitteile stellten im Berufungsverfahren außer Streit, daß der Beklagte für den Kläger erkennbar bis zum Linksschwenken 7 Sekunden lang auf der Beschleunigungsspur der Autostraße fuhr, daß der Kläger bei Annäherung an die Unfallstelle kein Warnzeichen abgab, daß der Kläger vor der Kollision sein Fahrzeug nach links verriß, daß zu Gunsten des Beklagten zur Deckung der Forderung des Klägers eine ausreichende Haftpflichtversicherung besteht und daß die dem Beklagten bei diesem Unfall zugefügten Verletzungen einen Schmerzensgeldanspruch des Beklagten von zumindest S 70.000,-- begründen.

Im übrigen übernahm das Berufungsgericht die Feststellungen des Erstgerichts als unbedenklich.

Rechtlich führte es im wesentlichen aus, der Kläger habe die als Autostraße gekennzeichnete Bundesstraße mit einer

im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegenden Geschwindigkeit von 96,4 km/h befahren. Der Straßenverlauf sei im Unfallsbereich auf mehrere hundert Meter übersichtlich gewesen und es habe Tageslicht geherrscht. Der Kläger habe somit bereits rund 180 bis 200 m vor der Unfallstelle erkennen können, daß der Beklagte mit einem Fahrrad von Gratkorn kommend in die Beschleunigungsspur der Autostraße eingefahren sei und dieses Manöver trotz des durch ein Verkehrszeichen ausdrücklich kenntlich gemachten Verbotes fortgesetzt habe.

Der Beklagte sei zur Unfallszeit älter als 12 Jahre gewesen; aus seinem Alter lasse sich daher nicht ableiten, daß von ihm ein verkehrsgerechtes Verhalten nicht hätte erwartet werden können. Er sei jedoch unter Mißachtung der Vorschrift des § 47 (46 Abs 1) StVO in die Beschleunigungsspur der gekennzeichneten Autostraße eingefahren. Im Hinblick auf dieses augenfällig rechtswidrige Verhalten des Beklagten komme der Vertrauensgrundsatz nicht zum Tragen.

Ab Erkennen des vorschriftswidrigen Verhaltens des Beklagten habe für den Kläger insoweit eine unklare Verkehrssituation bestanden, als er damit rechnen habe müssen, daß der Beklagte in der Folge auch auf die Fahrbahn der Autostraße gelangen werde, sei es, um auf dieser weiterzufahren oder - wie wahrscheinlich im vorliegenden Fall beabsichtigt - diese zu überqueren. In dieser Verkehrssituation habe der Kläger keinerlei Reaktion gesetzt. Er habe auf das unklare Verhalten des Radfahrers weder eine Reduktion seiner Geschwindigkeit vorgenommen noch ein Warnsignal abgegeben. Gerade durch die Abgabe eines Hupsignals wäre der Beklagte, der offensichtlich den nachkommenden PKW des Klägers nicht wahrgenommen hatte, darauf aufmerksam gemacht worden und wäre mit großer Wahrscheinlichkeit das letztlich zur Kollision führende Linkslenkmanöver des Beklagten unterblieben.

Dem Kläger könne zwar nach Erkennbarkeit des plötzlichen Linkslenkens des Beklagten keine Reaktionsverspätung angelastet werden, doch müsse auch sein Verhalten in der unmittelbar zuvor gelegenen Zeitspanne in die Beurteilung des gesamten Unfallgeschehens einbezogen werden.

Der Kläger wäre im Hinblick auf das eindeutig als vorschriftswidrig erkennbare Verhalten des Beklagten verpflichtet gewesen, durch Abgabe eines akustischen Warnsignals mit diesem Kontakt aufzunehmen. Bei Erfolglosigkeit dieser Maßnahme hätte er überdies mit der Reduzierung seiner Fahrgeschwindigkeit vorgehen müssen.

Autostraßen im Sinne des § 46 Abs 1 StVO dienen der Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs, insbesondere des Durchzugverkehrs. Um diesem Zweck zu entsprechen, sei der Fußgängerverkehr, der Verkehr mit Fahrrädern, Motorfahrrädern und Fuhrwerken, der Viehtrieb und das Reiten auf Autostraßen wie auf Autobahnen verboten. Diesen Verkehrsverboten komme eine Doppelfunktion zu. Es solle einerseits der Schnellverkehr auf diesen Verkehrsflächen nicht durch sich langsam fortbewegende Verkehrsteilnehmer behindert werden, andererseits sollten diese Verkehrsteilnehmer vor vom Schnellverkehr ausgehenden Gefahren geschützt werden.

Durch die Mißachtung des Verbotes des Verkehrs mit Fahrrädern auf Autostraßen und darüber hinaus durch seinen grob unachtsamen Wechsel der Fahrlinie von der Beschleunigungsspur in die Fahrbahn der Autostraße, der als Verstoß gegen die Vorrangregel des § 19 Abs 6 StVO zu bewerten sei, sei vom überwiegenden Verschulden des Beklagten am Zustandekommen des Unfalls auszugehen. Dem Kläger sei vorzuwerfen, daß er auf das vorschriftswidrige Verhalten des Radfahrers, das für ihn vor dem letztlich zur Kollision führenden Manöver 7 Sekunden lang erkennbar gewesen sei, nicht geachtet und sich ohne Abgabe eines Warnsignals mit hoher Geschwindigkeit dem Beklagten genähert und erst zu einem Zeitpunkt reagiert habe, als der Beklagte sein Fahrrad plötzlich in den vom Kläger benützten Fahrstreifen gelenkt habe. Daß er letztlich auf dieses Manöver des Beklagten unverzüglich mit einer Bremsung und einem Auslenken seines PKW reagiert habe, könne den Kläger nicht exkulpieren, weil er zuvor ausreichend Gelegenheit gehabt hätte, sein Fahrverhalten auf die bestehende unklare Verkehrslage abzustellen.

Unter diesen Umständen sei eine Verschuldensteilung im Verhältnis von 1 : 3 zu Lasten des Beklagten gerechtfertigt. Daher bestehe die Klagsforderung nur mit S 16.728,-- zu Recht; ein Viertel des unstrittigen Schmerzensgeldanspruches des Beklagten betrage bereits S 17.500,--, sodaß im Hinblick darauf das Klagebegehren abzuweisen sei.

Seinen Ausspruch über die Zulässigkeit der Revision begründete das Berufungsgericht damit, daß der Rechtsfrage des verbotswidrigen Befahrens von Autostraßen (Autobahnen) mit Fahrrädern und der sich daraus für die übrigen Verkehrsteilnehmer ergebenden Konsequenzen in Bezug auf den Vertrauensgrundsatz zur Wahrung der Rechtseinheit, Rechtssicherheit und Rechtsentwicklung erhebliche Bedeutung zukomme und hiezu eine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes fehle. Gegen diese Entscheidung des Berufungsgerichts richtet sich die Revision des Klägers. Er bekämpft sie (erkennbar) aus dem Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit

dem (erkennbaren) Antrag, das angefochtene Urteil im Sinne der Wiederherstellung der Entscheidung des Erstgerichts abzuändern. Der Beklagte hat eine Revisionsbeantwortung mit dem Antrag erstattet, der Revision des Klägers keine Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig; die im § 502 Abs 4 Z 1 ZPO normierten Voraussetzungen liegen vor. Sachlich ist sie allerdings im Ergebnis nicht berechtigt.

Daß den Beklagten ein Verschulden an dem hier zu beurteilenden Verkehrsunfall trifft, haben die Vorinstanzen zutreffend erkannt und wird auch von ihm selbst nicht bestritten. Er war im Sinne des § 65 Abs 1 StVO zur eigenverantwortlichen Lenkung eines Fahrrades berechtigt und hat schuldhaft gegen die Vorschrift des § 47 (46 Abs 1) StVO verstoßen und überdies durch sein Einfahren aus dem Beschleunigungstreifen (§ 2 Abs 1 Z 6c StVO) in den vom Kläger befahrenen Fahrstreifen diesen in grob verkehrsordnungswidriger Weise behindert.

Dem gegenüber kann dem Kläger die schuldhafte Übertretung von Verkehrsvorschriften nicht angelastet werden.

Die von ihm eingehaltene Fahrgeschwindigkeit entsprach der Vorschrift des § 20 Abs 2 StVO.

In der Rechtsprechung wurde der Grundsatz entwickelt, daß jede unklare Verkehrssituation im bedenklichen Sinn auszulegen und ihr durch geeignete Maßnahmen, insbesondere durch rechtzeitige und ausreichende Herabsetzung der Geschwindigkeit, erforderlichenfalls auch durch Abgabe von Warnzeichen, Rechnung zu tragen ist (ZVR 1984/215 mwN uva.).

Wann aber eine derartige unklare Verkehrssituation vorliegt, kann nur unter Bedachtnahme auf den im § 3 StVO normierten Vertrauensgrundsatz beurteilt werden. Dieser kommt demjenigen nicht zugute, der das unrichtige Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers so rechtzeitig erkennt oder bei entsprechender Aufmerksamkeit erkennen kann, daß ihm eine zumutbare Reaktion möglich ist. Soweit aber ein bestimmtes verkehrswidriges Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers nicht vorhersehbar ist, kann dem Gegner daraus, daß er ein solches Verhalten des anderen bei seiner eigenen Fahrweise nicht in Rechnung stellte, kein Vorwurf gemacht werden (Dittrich-Stolzlechner StVO3 § 3 Anm. 23 und die dort zitierte Judikatur). Unter diesem Gesichtspunkt ging die Rechtsprechung etwa davon aus, daß durch den bloßen Umstand, daß ein Fußgänger auf einer Freilandstraße außerhalb des rechten Fahrbahnrandes anstatt - der Vorschrift des § 76 Abs 1 StVO entsprechend - auf dem linken Straßenbankett geht, ihm gegenüber der Vertrauensgrundsatz noch nicht aufgehoben ist und daß in einem solchen Fall nicht von vornherein damit gerechnet werden muß, daß der Fußgänger plötzlich und unaufmerksam die Fahrbahn überqueren werde (ZVR 1972/75; ZVR 1978/252).

Ähnliche Überlegungen müssen auch im vorliegenden Fall gelten. Aus dem Umstand allein, daß der Beklagte verbotswidrig mit dem Fahrrad eine Autostraße befuhr, war für den Kläger nicht vorhersehbar, daß er in der Folge plötzlich verkehrswidrig nach links ausschwenken werde. Der Beklagte hielt nach den Feststellungen der Vorinstanzen zunächst eine Fahrlinie auf der Beschleunigungsspur ein, die zumindest 3 m außerhalb des vom Kläger befahrenen Fahrstreifens lag. Unter diesen Umständen bestand für den Kläger zunächst kein plausibler Grund für die Annahme, daß der Beklagte plötzlich ohne Bedachtnahme auf den Nachfolgeverkehr nach links schwenken und in den vom Kläger befahrenen Fahrstreifen eindringen werde. Es lag somit - bis zum Beginn des Linksausschwenkens des Beklagten - für den Kläger zunächst keine unklare Verkehrssituation vor, die ihn im Sinne der dargestellten Rechtsprechung zur Herabsetzung seiner Fahrgeschwindigkeit oder zur Abgabe eines Warnsignals genötigt hätte. Nach dem Beginn des Linksausschwenkens des Beklagten hat der Kläger aber nach den Feststellungen der Vorinstanzen rechtzeitig und zweckentsprechend reagiert. Ein Verschulden an dem eingetretenen Verkehrsunfall ist unter diesen Umständen dem Kläger nicht anzulasten.

Wohl aber beruft sich der Beklagte mit Recht darauf, daß sich der Kläger als Halter seines PKW (der Kläger hat seine Haltereigenschaft nie in Abrede gestellt; noch in seiner Revision verweist er darauf, daß er höchstens nach den Bestimmungen des EKHG für die Unfallsfolgen einzustehen habe) die Betriebsgefahr seines Fahrzeuges anrechnen lassen muß. Die Grundsätze des § 1304 ABGB haben auch beim Zusammentreffen von Verschuldens- und Gefährdungshaftung Anwendung zu finden (siehe dazu MGA EKHG4 § 7 Anm. 10 und die dort zitierte Judikatur).

Den ihm obliegenden Entlastungsbeweis im Sinne des § 9 EKHG hat nämlich der Kläger nicht erbracht. Die im § 9 Abs 2 EKHG normierte Sorgfaltspflicht umfaßt nach ständiger Rechtsprechung die äußerste nach den Umständen des Falles

mögliche Sorgfalt. Als Maßstab ist die Sorgfalt eines besonders umsichtigen und sachkundigen Kraftfahrers heranzuziehen. Diese äußerste Sorgfalt ist nur dann beobachtet, wenn der Betreffende eine über die gewöhnliche Sorgfaltspflicht hinausgehende besondere überlegene Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Umsicht gezeigt hat. Die erhöhte Sorgfaltspflicht, deren Beachtung den Unfall als unabwendbares Ereignis erscheinen läßt, setzt nicht erst in der Gefahrenlage ein, sondern verlangt, daß von vornherein vermieden wird, in eine Lage zu kommen, aus der Gefahr entstehen kann (ZVR 1981/248; ZVR 1982/281; ZVR 1983/323; ZVR 1984/150 uva.).

Von einem besonders umsichtigen und vorsichtigen Kraftfahrer ist aber ohne jede Überspannung seiner Sorgfaltspflicht vorauszusetzen, daß er dem Umstand, daß ein Radfahrer vorschriftswidrig eine Autostraße befährt, durch rechtzeitige und ausreichende Herabsetzung seiner Fahrgeschwindigkeit und erforderlichenfalls auch durch Abgabe eines Warnsignals Rechnung trägt, um die mögliche Gefährdung eines solchen Verkehrsteilnehmers hintanzuhalten. Da der Kläger dies im vorliegenden Fall nicht getan hat, hat er den ihm obliegenden Entlastungsbeweis im Sinne des § 9 EKHG nicht erbracht. Er hat daher nach den Bestimmungen dieses Gesetzes für die von seinem PKW ausgehende Betriebsgefahr einzustehen.

Da bei der vorzunehmenden Schadensteilung das Gewicht des schuldhaften Fehlverhaltens des Beklagten die vom PKW des Klägers ausgehende Betriebsgefahr als Zurechnungsmoment bei weitem überwiegt, ist die vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensteilung im Verhältnis von 1 : 3 zu Lasten des Beklagten im Ergebnis zu billigen. Die Haftung des Klägers für die Unfallsfolgen gründet sich aber nicht auf ein ihm anzulastendes Mitverschulden, sondern auf die ihn als Halter seines PKW treffende Haftung nach den Bestimmungen des EKHG.

Der Revision des Klägers muß daher im Ergebnis ein Erfolg versagt bleiben.

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

Anmerkung

E18056

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1989:0020OB00021.89.0523.000

Dokumentnummer

JJT_19890523_OGH0002_0020OB00021_8900000_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