

# TE OGH 1954/9/8 2Ob374/54

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 08.09.1954

## Norm

Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen §7

Straßenpolizeigesetz §19

Straßenpolizeigesetz §20

## Kopf

SZ 27/218

## Spruch

Ein Unfall ist auch dann beim Betrieb zweier Kraftfahrzeuge entstanden, wenn sie sich nicht berührt haben, das Verhalten des einen aber das des anderen beeinflußt hat.

Entscheidung vom 8. September 1954, 2 Ob 374/54.

I. Instanz: Kreisgericht Leoben; II. Instanz: Oberlandesgericht Graz.

## Text

Am 14. Dezember 1950 fuhr der damals im Dienste des Klägers gestandene Johann H. mit einem Lastkraftwagen, dessen Halter der Kläger war, aus Richtung St. Michael nach Leoben. In entgegengesetzter Richtung fuhr der der erstbeklagten Partei gehörige und vom Zweitbeklagten als Bediensteten der Erstbeklagten gelenkte Lastkraftwagenzug. Der aus dem Zugwagen und einem Anhänger bestehende Zug blieb im unteren Drittel des sogenannten Häuselberges, über den die Bundesstraße führt, infolge Vereisung der Fahrbahnoberfläche stecken, glitt mehrere Meter zurück und kam schließlich so zum Stehen, daß sich der Anhänger etwas quer zur Straßenachse stellte; dabei ragte entweder das vordere oder das hintere Eck des Anhängers über die Fahrbahnmitte in die dem entgegenkommenden Lastkraftwagen des Klägers zukommende rechte Fahrbahnseite hinein. Während der Vorbeifahrt des klägerischen LKW., etwa nach 20 Uhr, stürzte dieser über den rechten (südlichen) Straßenrand ab, überschlug sich und wurde hiebei schwer beschädigt.

Mit der Klage werden die Erstbeklagte als Halterin und der Zweitbeklagte als Führer des LKW. auf Leistung des mit dem Autounfall zusammenhängenden Schadens in Anspruch genommen, weil der Zweitbeklagte trotz Kenntnis der Verhältnisse den Häuselberg ohne Schneeketten angefahren und deshalb mit dem Fahrzeug steckengeblieben sei, so zwar, daß der Anhänger sich querstellte, ferner, weil er den Gegenverkehr nicht durch Aufstellung eines Warnpostens in genügender Entfernung vor dem Lastwagenzug auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht habe, so daß der quergestellte Anhänger als Hindernis erst auf eine Entfernung von etwa 20 m sichtbar geworden sei, und schließlich, weil er die verbliebene freie Fahrbahn durch Aufstellen eines Mannes neben seinem Anhänger versperrt habe. Beide Beklagten hätten nach den Bestimmungen des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen für den entstandenen Schaden einzutreten, die Erstbeklagte auch deshalb, weil sie sich eines untüchtigen Lenkers zur Besorgung ihrer Angelegenheiten bedient habe. Der dem Kläger erwachsene Schaden ergebe insgesamt eine Summe von 37.358.60 S.

Die Beklagten bestritten jedes Verschulden, insbesondere eine Untüchtigkeit des Zweitbeklagten.

Das Erstgericht stellte mit Zwischenurteil fest, daß der Anspruch des Klägers dem Grunde nach nicht zu Recht bestehe.

Infolge Berufung des Klägers änderte das Zweitgericht die Entscheidung des Erstgerichtes dahin ab, daß der Anspruch des Klägers auf Schadenersatz aus dem Verkehrsunfall vom 14. Dezember 1950 gegenüber beiden beklagten Parteien zur Hälfte zu Recht und zur Hälfte nicht zu Recht bestehe.

In rechtlicher Hinsicht kam das Berufungsgericht zu folgenden Ergebnissen: Auch der LKW.-Zug der erstbeklagten Partei habe sich im Augenblick des Unfalles in Betrieb befunden, weil er nur für kurze Zeit stehen bleiben sollte, bis das durch Vereisung hervorgerufene Hindernis für die Weiterfahrt beseitigt ist. Aufgabe des Zweitbeklagten wäre es gewesen, seinen Mitfahrer mehr als 50 m vor dem stehenden LKW. als Warnposten aufzustellen, um Gegenfahrzeuge vor dem ein Hindernis bildenden LKW. zu warnen. In dieser Unterlassung liege das vom Kläger geltend gemachte, dem Zweitbeklagten anzulastende Verschulden am Zustandekommen des Verkehrsunfalles. Dem LKW.-Lenker des Klägers sei jedoch anzulasten, daß er im kritischen Zeitpunkt mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei und dadurch die im Verkehr mit Kraftfahrzeugen erforderliche Vorsicht außer acht gelassen habe. Bei rechtzeitiger Warnung durch den Zweitbeklagten und entsprechend gewählter geringer Geschwindigkeit des klägerischen LKW. hätte dieser ohne besondere Schwierigkeiten am Fahrzeug der Erstbeklagten vorbeikommen können. Eine Schrecksekunde sei dem Fahrzeuglenker H. nicht zuzubilligen, weil er im Hinblick auf die bevorstehende Kreuzung mit einem anderen Fahrzeug zu angespannter Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen sei und daher bremsbereit habe sein müssen. Die Nichtausrüstung des LKW.-Zuges der Erstbeklagten mit Schneeketten sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen, weil bei der festgestellten Vereisung der Fahrbahn die Montage von Schneeketten nicht zu einer Erhöhung der Reibung geführt hätte. Der Verkehrsunfall sei somit durch Verschulden beider Fahrzeuglenker verursacht worden, ohne daß sich die Anteile feststellen ließen, so daß Kläger mit den Beklagten den Schaden zu gleichen Teilen gemäß § 1304 ABGB. zu tragen habe. Der Lenker eines Kraftfahrzeuges, den das Verschulden an einem Unfall treffe, hafte nach §§ 16, 18 KFG. dem Geschädigten ohne die im § 12 des Gesetzes festgelegten Beschränkungen für den zugefügten Schaden. Nach Art. 4 der Verordnung vom 23. Juli 1940, DRGBI. I S. 537, hafte aber auch der Fahrzeughalter für den vom Lenker verursachten Schaden über die Begrenzung des § 12 hinaus.

Der Oberste Gerichtshof gab der Revision der beklagten Partei nicht Folge.

### **Rechtliche Beurteilung**

Aus den Entscheidungsgründen:

Auf der Straße ist jedermann verpflichtet, Rücksicht auf den Straßenverkehr zu nehmen und die zur Wahrung der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderliche Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden (§ 7 StPolG., § 7 StPolO.). Straßen dürfen nur in einer solchen Weise benutzt werden, daß der Verkehr, dem sie bestimmungsgemäß zu dienen haben, weder bei Tag noch bei der Nacht behindert wird. Zum Befahren ist ausschließlich die Fahrbahn bestimmt. Die Benützung der Bankette zum Zwecke des Ausweichens ist verboten. Soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, hat der Führer mit seinem Fahrzeug die rechte Seite der Fahrbahn im Sinne der Bewegungsrichtung des Fahrzeuges einzuhalten. Er hat in der Regel so nahe an den Rand der Fahrbahn zu fahren, als es ohne Gefährdung oder Beeinträchtigung der auf der etwa anschließenden Verkehrsfläche befindlichen Straßenbenutzer und ohne Beschädigung von Gegenständen möglich ist (§ 13 StPolG., § 15 StPolO.). Der Fahrer hat rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, wenn dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, anzuhalten, bis der Weg frei ist (§ 15 StPolG.). Er hat die Geschwindigkeit so zu wählen, daß die Sicherheit von Personen oder Sachen nicht gefährdet werden kann und daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen bei Führung und Bedienung des Fahrzeuges Genüge zu leisten. Ist der Überblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit der Straße oder durch besondere Witterungsverhältnisse beeinträchtigt, so muß so langsam gefahren werden, daß der Führer ordnungsmäßig abgegebene Warnzeichen noch rechtzeitig und mit Sicherheit wahrnehmen und das Fahrzeug auf kurze Strecke zum Stillstand bringen kann (§ 18 StPolG., § 19 Kraftfahrverordnung 1947). Bei Eintritt der Dunkelheit oder starkem Nebel müssen Fahrzeuge, die auf der Fahrbahn abgestellt bleiben, entsprechend beleuchtet werden, sofern die betreffende Stelle nicht genügend (ganznächtig) beleuchtet ist (§ 20 StPolG.)

...

Die weiteren Ausführungen der Revision, die sich mit dem schuldhaften Verhalten des Lenkers des klägerischen LKW. befassen, gehen deshalb ins Leere, weil das angefochtene Urteil ohnedies und mit Recht dem Johann H. ein Verschulden insofern anlastet, als er eine größere Geschwindigkeit für das Bergabfahren entwickelte, als der Sichtstrecke bei abgeblendeten Scheinwerfern entsprach. Er hätte nur das gleiche Tempo haben dürfen, wie ein LKW. im Falle der Bergfahrt, d. s. etwa 5 bis 10 km/St., nicht aber etwa 15 km/St. Die Verlangsamung der Fahrt war, wie das Berufungsurteil gleichfalls richtig hervorhebt, auch mit Rücksicht auf den Zustand der Straße (Vereisung) und die Steilstelle geboten, damit auch äußerste Vorsicht und Anhaltsbereitschaft. Johann H. schaltete erst ungefähr 10 bis 15 m vor dem LKW. der Erstbeklagten auf den zweiten Gang um, weil die von ihm betätigte Fußbremse die Geschwindigkeit des LKW. nicht herabzusetzen imstande war. Wenn es auch sicherlich richtig ist, daß der Lenker H. mit dem LKW. des Klägers bei sehr vorsichtiger, den örtlichen und Sichtverhältnissen angepaßter langsamer Fahrt an dem Anhänger des LKW.-Zuges der Erstbeklagten vorbeigekommen wäre, so ist damit noch nicht gesagt, daß der Lenker des steckengebliebenen LKW. überhaupt keine Unfallsursache gesetzt hat. Das angefochtene Urteil erkennt richtig, daß H. als Lenker des in Bewegung befindlichen LKW. bei abgeblendeten Scheinwerfern das in seine Fahrbahnhälfte ragende Eck des Anhängers und den davor stehenden Mann erst auf eine Entfernung von höchstens 25 m bemerken konnte. Die Behauptung der Revision, daß H. bereits auf ca. 50 m Entfernung vor dem abgestellten LKW. erkennen mußte, daß ihm ein Warnposten Zeichen gibt, stimmt weder mit den Feststellungen des Berufungsurteils überein, noch läßt sie sich als Folgerung aus der Tatsache ableiten, daß er den abgestellten LKW. bereits auf eine Entfernung von 50 m wahrnehmen konnte. Die Unterlassung der Befragung des Zeugen H. über die Entfernung, auf die er erstmals Warnzeichen wahrgenommen haben will, ist nicht zum Gegenstand eines Revisionsgrundes gemacht worden, daher ist nicht verständlich, was die Revision mit dem Hinweis auf diese Unterlassung bezwecken will. Sie mißversteht den Sinn der Bestimmung des § 19 StPolG., wenn sie daraus folgern will, daß der Führer des stehenden LKW. einen Warnposten nicht bergwärts schicken konnte. Zu den Maßnahmen, die der Führer eines zum Stillstand gelangten Fahrzeuges zu treffen hat, um Unfälle und Verkehrsstörungen zu vermeiden, gehört ja gerade die Aufstellung eines Warnpostens vor allem in der Richtung des Gegenverkehrs. Daß aber für den LKW.-Zug der Erstbeklagten im Zeitpunkt der Annäherung des klägerischen Fahrzeugs noch Abrutschgefahr bestand, läßt sich keiner Feststellung der Untergerichte entnehmen. Willkürlich und gleichfalls durch keine Feststellung des angefochtenen Urteils gestützt, ist die Behauptung der Revision, daß die Warnung 50 m vor dem abgestellten LKW. keinen größeren Erfolg versprochen hätte, als jene unmittelbar vor dem LKW. Nicht das Berufungsurteil hat die Verschuldensfrage unrichtig gelöst, sondern die Revision, wenn sie zwischen der Nichtaufstellung eines Warnpostens 50 m vor dem stehenden LKW. und dem später eingetretenen Unfall keinen Ursachenzusammenhang erblickt. Das in die Fahrbahn des klägerischen LKW. hineinragende Eck des Anhängers konnte von H. erst im Bereich des Lichtes der abgeblendeten Scheinwerfer, somit auf verhältnismäßig kurze Distanz gesichtet werden und der Umstand daß sich nächst dem Eck ein Mensch befand, mag in der Tat den Lenker des klägerischen LKW. zu einem noch weiteren Rechtsausweichen bewogen haben, um nur ja jede Möglichkeit einer Verletzung der in der Gefahrenzone befindlichen Personen auszuschalten.

Die Revision bekämpft weiters die Verschuldensteilung und die Annahme, daß sich der abgestellte LKW.-Zug im Betriebe befunden habe. In dieser Beziehung ist zu sagen: Irrig ist die Ansicht, wonach Fahrzeuge nur so lange, als sie sich infolge motorischer Kraft in Bewegung befinden oder mit laufendem Motor stehen, im Betrieb und Verkehr seien. Ein aus dem Zustand der Ruhe in den bestimmungsmäßiger Tätigkeit gebrachtes Fahrzeug ist vielmehr auch dann in Betrieb, wenn die Betriebstätigkeit eine Unterbrechung erleidet, sofern dies nicht die vollständige Inruhesetzung des Fahrzeuges bedeutet (RGZ. 95, 185). Ein Kraftfahrzeug ist also auch dann in Betrieb, wenn es entweder infolge motorischen Antriebs schon in Bewegung ist oder wenigstens der Motor als Kraftquelle der Bewegung in Gang gebracht ist, und zwar so lange, als es wieder in völlige Betriebsruhe gelangt, also auch dann, wenn es auf einer Fahrt durch zeitweilige Motorabstellung vorübergehend, sei es infolge eines der Weiterfahrt entgegenstehenden Hindernisses, sei es zu bloß vorübergehender Fahrtunterbrechung, auf kurze Zeit zum Stillstand gekommen ist und jederzeit wieder in Gang gesetzt werden kann (RGZ. 122, 270; 126, 333 u. a.). Beim Betrieb bedeutet nicht nur äußeren, zeitlichen und örtlichen Zusammenhang, sondern setzt einen ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang voraus. Ein Unfall ist auch dann beim Betrieb zweier Kraftfahrzeuge entstanden, wenn sie sich nicht berührt haben, das Verhalten des einen aber das des anderen beeinflußt hat. Mittelbare Verursachung genügt also, jedoch muß sie adäquat sein.

Im gegenwärtigen Falle ist der Stillstand des LKW.-Zuges der Erstbeklagten nur deshalb eingetreten, weil die vereiste Oberfläche der Fahrbahn ohne Sandstreuung ein Vorwärtskommen nicht erlaubte. Der Zweitbeklagte war gerade im

Begriffe, das Hindernis durch Sandstreuung zu beseitigen und danach die Fahrt sofort fortzusetzen. Von einem völligen Zurruhesetzen des Lastwagenzuges kann also keine Rede sein. Das angefochtene Urteil hat daher richtig den LKW.-Zug der Erstbeklagten als in Betrieb befindlich angesehen. Im Zusammenhang damit erscheint es angebracht, der Meinung des angefochtenen Urteils entgegenzutreten, daß dieser Umstand rechtlich nichts zu bedeuten hätte, weil nicht das abgestellte Fahrzeug als solches für den dem Kläger zugefügten Schaden ursächlich war, sondern das Verhalten beider Fahrzeuglenker. Demgegenüber ist darauf zu verweisen, daß die Erstbeklagte als Halterin des vom Zweitbeklagten gelenkten LKW.-Zuges nach den Vorschriften des KFG. und auch nach Art. IV der Verordnung vom 23. März 1940, DRGBI. I S. 537, nur dann in Anspruch genommen werden kann, wenn sich das Fahrzeug des Halters im Zeitpunkt des Unfalls in Betrieb befunden hat. Andernfalls käme eine Haftung des Halters im vorliegenden Falle nur bei Auswahl einer untüchtigen Person als Lenker (*culpa in eligendo*) in Frage. Gemäß § 17 KFG. hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Das gleiche gilt, wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für den anderen eintritt, d. h. die Verteilung richtet sich nach Maßgabe der Verursachung durch die einzelnen Haftpflichtigen. Dabei sind aber nicht nur die Betriebsgefahr der verschiedenen beim Zusammenstoß beteiligten Fahrzeuge sowie die Betriebsgefahr erhöhende Umstände, sondern es ist auch das Maß des Verschuldens zu berücksichtigen. Die überwiegende Verursachung eines Unfalls kann auch bei demjenigen liegen, der den Unfall nur mittelbar verursacht. Satz 2 des Abs. 1 des § 17 gibt Ausgleichspflicht auch für den Fall, daß nicht ein Dritter, sondern ein am Unfall beteiligter Halter Schaden erlitt. Ob und in welchem Maße die einzelnen Haftpflichtigen den Schaden unter sich aufzuteilen haben, hängt demnach von den Umständen ab. Ein objektives Moment ist der Anteil, den der einzelne haftpflichtige Betrieb an dem Schaden oder dessen Umfang hat, wenn sich feststellen läßt, daß ein bestimmter Schaden von dem einen Fahrzeug verursacht wurde. Es kann aber auch das subjektive Moment des größeren oder geringeren Verschuldens - dies gilt für den vorliegenden Fall - zu einer gerechten Schadensverteilung führen.

In diesem Falle kann die Verteilungsregel aus analoger Anwendung des§ 1304 ABGB. gewonnen und als letzte Subsidiarregel die Tragung zu gleichen Teilen angenommen werden (Bartsch, Kraftfahrrecht, S. 65). Das Revisionsgericht billigt die Anwendung dieser Regel im vorliegenden Fall, weil sich der Verschuldensanteil der beiden Fahrzeuglenker ungefähr die Waage hält.

Obigen Erwägungen zufolge mußte das angefochtene Zwischenurteil bestätigt und der Revision ein Erfolg versagt werden.

#### **Anmerkung**

Z27218

#### **Schlagworte**

Auto Unfall, Fahrzeug Unfall, Kraftfahrzeug Unfall, Unfall Kraftfahrzeuge

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

ECLI:AT:OGH0002:1954:0020OB00374.54.0908.000

#### **Dokumentnummer**

JJT\_19540908\_OGH0002\_0020OB00374\_5400000\_000

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