

TE OGH 2021/4/29 20b217/20f

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 29.04.2021

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Veith als Vorsitzenden und den Hofrat Dr. Musger, die Hofrätin Dr. Solé und die Hofräte Dr. Steger und MMag. Sloboda als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Dr. G***** S*****, gegen die beklagte Partei Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, Wien 3, Schwarzenbergplatz 7, vertreten durch Dr. Franz Dorninger, Rechtsanwalt in Wels, wegen 21.243,82 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 5. Oktober 2020, GZ 4 R 99/20m-23, mit welchem das Urteil des Landesgerichts Wels vom 2. Juni 2020, GZ 6 Cg 124/19w-19, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die angefochtene Entscheidung wird dahin abgeändert, dass sie in der Hauptsache lautet:

„Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei binnen 14 Tagen 21.243,82 EUR samt 4 % Zinsen ab 13. November 2019 zu zahlen.

Das Begehren auf Zahlung von Zinsen für die Zeit von 6. August 2019 bis 12. November 2019 wird abgewiesen.“

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei binnen 14 Tagen die mit 13.295,08 EUR bestimmten Kosten des Verfahrens aller drei Instanzen (darin 3.967 EUR Barauslagen, 1.554,68 EUR Umsatzsteuer) zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

[1] Am 19. April 2019 ereignete sich gegen 8:00 Uhr auf der Autobahn A1 ein Verkehrsunfall, an dem zwei Personenkraftwagen beteiligt waren. Der Kläger hatte das Klagsfahrzeug, einen Aston Martin V12, im Jahr 2017 vom Betreiber einer Kfz-Werkstatt gekauft; dieser hatte es am Unfalltag mit Zustimmung des Klägers gelenkt. Für den Betrieb des in Deutschland zugelassenen Beklagtenfahrzeugs hat der beklagte Verband einzustehen (§ 62 KFG),

[2] Im Bereich der Unfallstelle gab es zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,75 m. Zwischen ihnen waren eine Leit- und eine Sperrlinie angebracht, wobei die Sperrlinie dem zweiten Fahrstreifen (Überholstreifen) näher lag (§ 9 Abs 1 StVO). Der Straßenverlauf war über mehr als einen Kilometer eben und geradlinig, außer durch Fahrzeuge gab es keine Sichtbehinderungen. Im Unfallbereich galt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h.

[3] Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs fuhr auf dem Überholstreifen, als sie bemerkte, dass mehrere vor ihr fahrende Fahrzeuge stark bremsen. Der unmittelbar vor ihr fahrende Pkw geriet ins Schleudern und kam verdreht zum Stillstand. Das linke hintere Eck ragte etwa 1,40 m in den Überholstreifen hinein, das rechte vordere Eck zeigte gegen die Fahrtrichtung in Richtung der Mittelleitplanke.

[4] Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs bremste ebenfalls stark. Sielenkte ihr Fahrzeug dabei leicht nach links, wodurch sie teilweise die Begrenzungslinie am linken Rand des Überholstreifens überfuhr. Es kam zu keinem Zusammenstoß, der Abstand zum vor ihr verdreht stehenden Pkw betrug zumindest einen halben Meter. Das Fahrzeug ragte mit dem rechten hinteren Eck etwa 1,10 m in den Überholstreifen hinein.

[5] Unmittelbar nach dem Bremsmanöver betätigte die Lenkerin die Warnblinkanlage, zog die Warnweste an und stieg aus. Auch die Lenker des ins Schleudern gekommenen Pkw und eines vor diesem angehaltenen Fahrzeugs stiegen aus. Alle vergewisserten sich, dass keine Personen- oder Sachschäden entstanden waren, und stiegen gleich wieder in ihre Fahrzeuge ein, um die Fahrt fortzusetzen.

[6] Aussteigen und Vergewisserung dauerten „maximal ein bis zwei Minuten“. Währenddessen fuhren mehrere Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen vorbei. Da die Autobahn relativ dicht befahren war, ergab sich durch die Verengung auf diesen Fahrstreifen ein geschwindigkeitsverringender Effekt, ohne dass es jedoch zu einem Stau gekommen wäre.

[7] Als die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs losfahren wollte, bemerkte sie im Rückspiegel das Klagsfahrzeug, das sich der Unfallstelle auf dem Überholstreifen mit etwa 110 bis 130 km/h näherte. Erst unmittelbar vor dem Aufprall versuchte der Lenker, auf den rechten Fahrstreifen auszuweichen, was jedoch nicht mehr gelang. Es kam zu einem massiven Zusammenstoß sowohl mit dem Beklagtenfahrzeug als auch mit dem davorstehenden Pkw. Die Anprallgeschwindigkeit betrug zumindest 110 km/h, das Klagsfahrzeug kam etwa 60 m nach der Unfallstelle am Pannestreifen zum Stillstand.

[8] Ob die Sicht auf die zumindest teilweise am Überholstreifen stehenden Fahrzeuge durch andere am Überholstreifen fahrende Fahrzeuge verdeckt war, konnten die Vorinstanzen nicht feststellen. Jedenfalls konnten diese Fahrzeuge rechtzeitig nach rechts ausweichen. Zum Zeitpunkt der Kollision waren noch die Warnblinkanlagen mehrerer stehender Fahrzeuge eingeschaltet, insbesondere auch jenes des Beklagtenfahrzeugs.

[9] Der Wert des Klagsfahrzeugs betrug vor dem Unfall 100.000 EUR, danach 20.000 EUR. Eine fachgerechte Reparatur kostet 84.875,28 EUR. Der Kläger ließ das Fahrzeug bei dessen Lenker, der eine Reparaturwerkstatt betreibt, aufgrund eines diesen Betrag ausweisenden Kostenvorschlags „beinahe vollständig“ reparieren; er beabsichtigt eine vollständige Reparatur. Gezahlt hat er bisher nicht.

[10] Der Kläger begehrt mit der am 12. November 2019 zugestellten Klage 21.243,82 EUR samt 4 % Zinsen seit 6. August 2019. Die angemessenen Reparaturkosten betragen 84.875,28 EUR, dazu kämen unfallkausale Spesen von 100 EUR. Da den Lenker des Klagsfahrzeugs ein Mitverschulden von drei Vierteln treffe, werde davon nur ein Viertel geltend gemacht. Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs treffe ein Verschulden, weil sie nicht unverzüglich weitergefahren sei; jedenfalls hafte der Beklagte aber nach dem EKHG, weil sich aufgrund des nicht bloß durch die Verkehrslage bedingten Stillstands des Beklagtenfahrzeugs eine außergewöhnliche Betriebsgefahr verwirklicht habe.

[11] Der Beklagte beantragt die Abweisung der Klage. Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs treffe kein Verschulden. Sie habe vermuten müssen, dass sich bei den Bremsmanövern jemand verletzt habe; daher sei sie zurecht ausgestiegen, um eine allenfalls erforderliche erste Hilfe zu leisten. Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr habe sich nicht verwirklicht. Da der Lenker des Klagsfahrzeugs die Reparatur „in Eigenregie“ vornehme, könnten die Arbeitszeiten „nicht in dieser Form“ verzeichnet werden. Da die Reparaturkosten bisher nicht bezahlt worden seien, stünden keine Zinsen zu.

[12] Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs treffe kein Verschulden, weil man auch auf der Autobahn anhalten dürfe, um einen Schaden zu besichtigen und die Möglichkeit der Weiterfahrt zu prüfen. Sie habe auch alle erforderliche Sorgfalt iSd § 9 EKHG eingehalten; eine außergewöhnliche Betriebsgefahr sei nicht vorgelegen, weil das Fahrzeug der Beklagten nicht ins Schleudern geraten sei. Jedenfalls überwiege das Verschulden des Lenkers des Klagsfahrzeugs in einer Weise, die die Haftung des Beklagten zur Gänze entfallen lasse.

[13] Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und sprach zunächst aus, dass die Revision nicht zulässig sei.

[14] Das Anhalten und Aussteigen könne der Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs bei der gebotenen Ex-ante-Betrachtung nicht vorgeworfen werden. Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr habe sich nicht verwirklicht, weil die Lenkerin nicht die Kontrolle über das Fahrzeug verloren habe. Zudem treffe den Lenker des Klagsfahrzeugs ein derart

grobes Verschulden, dass auch eine außergewöhnliche Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs nicht ins Gewicht fiele.

[15] Nachträglich ließ das Berufungsgericht die Revision mit der Begründung zu, dass es möglicherweise von der Entscheidung 2 Ob 359/99d abgewichen sei.

[16] Mit seiner Revision strebt der Kläger eine zur Gänze stattgebende Entscheidung an. Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs treffe ein Verschulden, da es für sie mangels Kollision keinen Anlass gegeben habe, nicht sofort weiterzufahren, sondern auszusteigen. Jedenfalls habe sich aber eine außergewöhnliche Betriebsgefahr verwirklicht.

[17] Der Beklagte beantragt in der Revisionsbeantwortung, die Revision zurückzuweisen, hilfsweise ihr nicht Folge zu geben. Ein Verschulden der Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs liege bei einer Ex-ante-Betrachtung nicht vor. Da sie bloß verkehrsbedingt angehalten habe, habe sich auch keine außergewöhnliche Betriebsgefahr verwirklicht.

Rechtliche Beurteilung

[18] Die Revision ist zulässig, weil das Berufungsgericht im Ergebnis von der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs abgewichen ist. Sie ist aus diesem Grund auch berechtigt.

[19] 1. Wegen der Beteiligung eines in Deutschland zugelassenen Fahrzeugs liegt ein Sachverhalt mit Auslandsberührung vor. Da sich der Unfall in Österreich ereignet hat, ist nach Art 3 des Haager Straßenverkehrsübereinkommens österreichisches Recht anzuwenden. Besteht danach ein Anspruch des Klägers gegen den Halter oder Lenker des Beklagtenfahrzeugs, hat der beklagte Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs nach § 62 Abs 1 KFG dafür einzustehen (2 Ob 35/15h, Punkt 1.1 mwN).

[20] 2. Den Beklagten trifft jedenfalls eine Haftung nach § 1 iVm§ 5 Abs 1 EKHG. Die Haftungsbefreiung nach § 9 EKHG greift schon deshalb nicht ein, weil eine außergewöhnliche Betriebsgefahr vorlag. Auf die Frage eines Sorgfaltsverstößes kommt es daher nicht an.

[21] 2.1. Ein die Gefährdungshaftung ausschließendes unabwendbares Ereignis iSv § 9 EKHG liegt nicht vor, wenn der Schaden unmittelbar auf eine außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist, die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöst wurde (RS0058870). Eine solche außergewöhnliche Betriebsgefahr ist anzunehmen, wenn die Gefährlichkeit, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbunden ist, durch das Hinzutreten besonderer Gefahrenmomente vergrößert wird (2 Ob 112/11a; 2 Ob 163/20i; RS0058461 [T4]; RS0058467).

[22] 2.2. Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr liegt insbesondere – wegen der dort zulässigen hohen Geschwindigkeiten – bei einem nicht bloß durch die Verkehrslage bedingten Stillstand auf der Autobahn vor (2 Ob 54/92 [Autobahntunnel]; 2 Ob 57/98s, 2 Ob 35/01p, 2 Ob 229/01t und 2 Ob 52/04t [auf der Fahrbahn stehende Fahrzeuge]; 2 Ob 359/99d, 2 Ob 314/00s und 2 Ob 126/16t [auf dem Pannen- bzw einem Grünstreifen angehaltene, jedoch in den ersten Fahrstreifen ragende Fahrzeuge]). Keine außergewöhnliche Betriebsgefahr ist demgegenüber bei einem bloß verkehrsbedingten Anhalten anzunehmen (2 Ob 170/12g, 2 Ob 163/20i), das bei Verkehrsstockungen häufig vorkommt und daher nicht über das beim Befahren einer Autobahn „Gewöhnliche“ hinausgeht.

[23] 2.3. Im vorliegenden Fall war die Gefahr gegenüber jener, die mit dem Betrieb eines jeden Kraftfahrzeugs einhergeht, zweifellos erhöht. Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs musste unvermittelt auf das Schleudern des vor ihr fahrenden Fahrzeugs, das zuletzt gegen die Fahrtrichtung stand, reagieren, sie konnte, auch wenn sie nicht schleuderte, die Spur nicht halten, und ihr schräg stehendes Fahrzeug blockierte zuletzt ebenfalls die Überholspur. Nachfolgende Fahrzeuge konnten einen Unfall offenkundig nur vermeiden, indem sie die Sperrlinie zum rechten Fahrstreifen überfuhren. Unter diesen Umständen kann keinesfalls von einem bloß verkehrsbedingten „Anhalten“ gesprochen werden. Die Lenkerin des Beklagtenfahrzeugs konnte zwar zunächst einen Unfall vermeiden; sowohl ihr als auch das vor ihr zum Stillstand gekommene Fahrzeug begründeten aber eine Gefahr, die deutlich über jene hinausging, die gewöhnlich mit dem Befahren einer Autobahn verbunden ist.

[24] 2.4. Die Entscheidungen 2 Ob 112/12g und 2 Ob 163/20i stehen dem nicht entgegen. In 2 Ob 112/12g war tatsächlich nur ein verkehrsbedingtes Anhalten zu beurteilen; besondere gefahrenenerhöhende Umstände lagen nicht vor. 2 Ob 163/20i betraf einen Fall, in dem sich die durch das Abstellen eines Fahrzeugs auf dem Pannestreifen begründete Gefahr nicht verwirklicht hatte; die Fahrbahn war erst durch nachfolgende Fahrzeuge blockiert worden, erst dies hatte zum Unfall geführt.

[25] 3. Der Kläger räumt ein Mitverschulden von drei Vierteln ein. Jedenfalls im verbleibenden Umfang von einem Viertel besteht sein Anspruch dem Grunde nach zu Recht.

[26] Bei der Abwägung nach § 11 Abs 1 EKHG ist die von einem Fahrzeug ausgehende außergewöhnliche Betriebsgefahr in der Regel auch bei grobem Verschulden der Gegenseite mit einem Viertel anzusetzen (2 Ob 151/03z; 2 Ob 52/04t; RS0058551 [T9]). Zwar ist nicht ausgeschlossen, dass das Verschulden im Einzelfall so überwiegt, dass auch eine außergewöhnliche Betriebsgefahr ganz in den Hintergrund tritt (2 Ob 126/16t: alkoholbedingtes Einschlafen auf der Überholspur einer Autobahn). Ein solcher Fall liegt hier aber nicht vor: Der Lenker des Klagsfahrzeugs fuhr nicht mit überhöhter Geschwindigkeit, und aufgrund der Negativfeststellung zur Frage, ob seine Sicht auf die zum Stillstand gekommenen Fahrzeuge durch andere Fahrzeuge verdeckt war, kann auch nicht von einer Reaktionsverspätung ausgegangen werden (zur Beweislast RS0027310). Aus den Feststellungen der Vorinstanzen lässt sich daher keinesfalls ein eindeutiges Überwiegen der ihm zur Last fallenden Zurechnungsgründe ableiten.

[27] 4. Die anteilig begehrten Reparaturkosten sind nach den Feststellungen angemessen. Zu einem Großteil ist die Reparatur bereits erfolgt, sodass der insofern entstandene Werklohnanspruch einen positiven Schaden bildet. Da feststeht, dass der Kläger das Fahrzeug vollständig reparieren lassen wird, hat er im Übrigen Anspruch auf das dafür erforderliche Deckungskapital (2 Ob 150/20b mwN: Reparaturkostenvorschuss). Das Vorliegen unfallbedingter Spesen von 100 EUR hat der Beklagte nicht substantiiert bestritten. Der Anspruch besteht daher auch der Höhe nach zu Recht.

[28] 5. Die Verzugszinsen nach § 1333 Abs 1 ABGB sollen den Schaden, den ein Gläubiger durch die Verzögerung der Zahlung erlitten hat, pauschal abdecken, ohne dass ein konkreter Schaden in dieser Höhe nachgewiesen werden müsste (1 Ob 315/97y [verstSen]; RS0109502). Dieser Schaden besteht darin, dass der Gläubiger den entsprechenden Betrag trotz Fälligkeit nicht zur Verfügung hatte und somit nicht einmal zur gewöhnlichen Verzinsung bringen konnte (6 Ob 114/17h mwN; RS0109502 [T6]). Diese Argumentation gilt auch für einen Reparaturkostenvorschuss, dessen Zinsen der Geschädigte bis zur Zahlung an den Werkunternehmer lukrieren könnte. Damit besteht auch das Zinsenbegehren dem Grunde nach zu Recht. Allerdings fehlt jedes Vorbringen zum Beginn des Zinsenlaufs. Zinsen gebühren daher erst ab dem der Klagszustellung folgenden Tag (2 Ob 183/19d mwN).

[29] 6. Auf dieser Grundlage hat die Revision im Kern Erfolg. Dem Klagebegehren ist in der Hauptsache und in Bezug auf die Zinsen ab dem der Klagezustellung folgenden Tag stattzugeben; nur das Zinsenmehrbegehren ist abzuweisen.

[30] 7. Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 43 Abs 2 ZPO, für das Rechtsmittelverfahren iVm § 50 ZPO. Der Kläger hat in der Hauptsache obsiegt, die Teilabweisung des Zinsenbegehrens hat keine besonderen Kosten verursacht. Bei den verzeichneten Barauslagen ist die teilweise Rückzahlung des Kostenvorschusses zu berücksichtigen.

Textnummer

E131799

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2021:0020OB00217.20F.0429.000

Im RIS seit

10.06.2021

Zuletzt aktualisiert am

22.07.2021

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