

TE OGH 1978/11/9 2Ob168/78

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 09.11.1978

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Piegler als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Reithofer, Dr. Scheiderbauer, Dr. Kralik und Dr. Gamerith als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei S*, Kaufmann, *, vertreten durch Dr. Manfred Traxlmayr, Rechtsanwalt in Linz, wider die beklagten Parteien 1.) A* A*, Steinmetzmeister, *, 2.) W* A*, Angestellte, *, 3.) W*, Allgemeine Versicherungs-AG., Landesdirektion *, *, sämtliche vertreten durch Dr. Heinrich Neumayr, Rechtsanwalt in Linz, wegen S 109.232,56 sA, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Linz als Berufungsgerichtes vom 9. Mai 1978, GZ 3 R 53/78-32, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Linz vom 22. Dezember 1977, GZ 7 Cg 417/75-27, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Der Kläger hat den Beklagten zur ungeteilten Hand die mit S 4.222,12 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (davon S 268,72 Umsatzsteuer und S 600,-- Barauslagen) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 19. April 1973 kam es auf der Westautobahn bei der Ausfahrt T* zu einem Serienauffahrunfall. Der Kläger bremste seinen PKW BMW, Kennz. * stark ab, als er eine Verkehrstafel bemerkte, die die Sperre der Anschlußstelle L* und die Umleitung über die Ausfahrt T* ankündigte. Der Erstbeklagte fuhr mit dem bei der Drittbeklagten haftpflichtversicherten VW der Zweitbeklagten auf den Wagen des Klägers auf, der hiebei leicht beschädigt wurde („erster Unfall“).

Die Behebung der am Wagen des Klägers hiebei entstandenen Schäden hätte DM 2.000,-- erfordert. Die Wertminderung betrug DM 143,--. Einschließlich der weiteren, vom Erstgericht unbekämpft diesem Unfall zugerechneten Kosten für die Heimfahrt mit dem Taxi (DM 12,--) und mit der Bahn (DM 243,12) und der Nebenspesen (sfrs 150,--) und der anteiligen Mietwagenkosten (für 21 Tage sfrs 1.470,-- für 5 Tage abzüglich 15 % Eigensparnis sfrs 297,50) erlitt der Kläger unter Zugrundelegung des vom Erstgericht ebenfalls unbekämpft angewendeten Umrechnungskurses zum Tage der Urteilsfällung einen Schaden von S 20.672,50. Am Wagen der Zweitbeklagten entstand einschließlich der Wertminderung ein Schaden von S 18.709,60.

Nach dem Anstoß brachte der Kläger seinen PKW am rechten Fahrstreifen zum Stehen und stieg aus seinem Fahrzeug. Der Erstbeklagte lenkte sein Fahrzeug auf den Pannestreifen. Der Kläger ging um das Fahrzeug herum und sprach mit dem Erstbeklagten und dem inzwischen an der Unfallstelle eingetroffenen LKW-Lenker P*. Beide forderten den Kläger auf, das Fahrzeug auf den Pannestreifen zu fahren. Der Kläger weigerte sich aber mit der Begründung, daß er als

Ausländer das Eintreffen der Polizei zur Spurensicherung abwarten wolle.

Kurz darauf näherte sich auf dem rechten Fahrstreifen der Autobahn der von Ing. K* gelenkte PKW Peugeot und fuhr ebenfalls auf den PKW des Klägers auf („zweiter Unfall“). In der Folge kam es noch zu einer Kollision von zwei weiteren Fahrzeugen, durch die jedoch der PKW des Klägers nicht mehr betroffen wurde.

Die Behebung der gesamten, bei beiden Unfällen am PKW des Klägers entstandenen Schäden erforderte DM 9.183,--. Insgesamt trat an diesem Fahrzeug eine Wertminderung von S 15.000,-- ein.

Der Kläger begehrt Zahlung von sfrs 5.620,-- und DM 9.946,37, zahlbar in Schilling zu dem jeweils am Zahlungstag geltenden Devisenkurs mit der Begründung, daß der Erstbeklagte den ersten Unfall durch verspätete Reaktion allein verschuldet habe und nach den Grundsätzen der Adäquanz auch für den Folgeunfall hafte.

Die Beklagten beantragten Abweisung der Klage mit der Begründung, daß der Kläger den Unfall durch jähes und unvermitteltes Bremsen allein verschuldet habe. Die Schäden aus dem Folgeunfall habe ausschließlich der Kläger zu vertreten, weil er sein Fahrzeug trotz wiederholter und eindringlicher Aufforderung nicht auf den Pannestreifen gelenkt habe. Die Beklagten wendeten außerdem die am Wagen der Zweitbeklagten entstandenen Schäden in der behaupteten Höhe von S 20.209,60 (S 17.209,60 Reparaturkosten und S 3.000,-- Wertminderung) aufrechnungsweise ein.

Das Erstgericht stellte – von einem Mitverschulden des Klägers am ersten Unfall von drei Fünftel-Anteilen und der Haftungsfreiheit der Beklagten für den zweiten Unfall ausgehend – die Forderung des Klägers mit DM 959,28 (= S 6.908,81) und sfrs 179,-- (S 1.362,19) zusammen also S 8.271,-- als zu Recht und mit DM 8.987,09 und sfrs 5.441,-- samt je 15 % Zinsen als nicht zu Recht bestehend und die Gegenforderung der Beklagten mit S 11.224,86 als zu Recht und mit S 8.984,74 als nicht zu Recht bestehend fest und gelangte demgemäß zur Klagsabweisung.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers teilweise Folge und änderte das Ersturteil unter Annahme eines Mitverschuldensanteiles des Klägers von drei Fünftel am ersten und fünf Siebentel am zweiten Unfall dahingehend ab, daß es die Klagsforderung mit S 29.096,95 als zu Recht und S 80.135,61 als nicht zu Recht, die Gegenforderung – wie schon das Erstgericht – mit S 11.224,86 als zu Recht und S 8.984,74 als nicht zu Recht bestehend feststellte, wodurch es zu einem Zuspruch von S 17.872,09 sA kam, während das Mehrbegehren von S 91.360,47 sA der Abweisung verfiel.

Der Kläger erhebt Revision gemäß § 503 Z 4 ZPO mit dem Antrag, das angefochtene Urteil im Sinne der vollen Klagsstattgebung abzuändern. Hilfsweise stellt er einen Aufhebungsantrag. Der Kläger erhebt Revision gemäß Paragraph 503, Ziffer 4, ZPO mit dem Antrag, das angefochtene Urteil im Sinne der vollen Klagsstattgebung abzuändern. Hilfsweise stellt er einen Aufhebungsantrag.

Die Beklagten beantragen, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht berechtigt.

Die Untergerichte gingen von dem auf Seite 2 bis 4 und 5 des Urteiles des Berufungsgerichtes wiedergegebenen Sachverhalt aus.

Das Erstgericht war der Ansicht, daß die Fahrweise des Erstbeklagten zwar auch für den zweiten Unfall kausal gewesen sei. Dennoch könne den Beklagten der hierbei entstandene und im Sinn des § 1302 ABGB vom ersten Unfall abgrenzbare Schaden nicht zugerechnet werden, weil dieser ausschließlich auf die Fahrlässigkeit des Klägers zurückgehe, der längere Zeit auf der rechten Fahrspur stehengeblieben sei. Das Erstgericht war der Ansicht, daß die Fahrweise des Erstbeklagten zwar auch für den zweiten Unfall kausal gewesen sei. Dennoch könne den Beklagten der hierbei entstandene und im Sinn des Paragraph 1302, ABGB vom ersten Unfall abgrenzbare Schaden nicht zugerechnet werden, weil dieser ausschließlich auf die Fahrlässigkeit des Klägers zurückgehe, der längere Zeit auf der rechten Fahrspur stehengeblieben sei.

Den Kläger treffe aber auch an der Herbeiführung des ersten Unfalles ein überwiegendes Mitverschulden, weil er die Geschwindigkeit seines PKWs ohne ersichtlichen Grund für den Nachfolgeverkehr von 85 km/h auf 40 km/h verringert habe. Eine Autobahn sei aber eine Straße, die für den zügigen und schnellen Verkehr eingerichtet sei und auf der erwartet werden könne, daß die Fahrzeuglenker ihr Fahrverhalten auf die üblicherweise höheren Geschwindigkeiten nachfolgender Kraftfahrer einrichten.

Daraus folge, daß die Forderung des Klägers nur S 8.269,-- (richtig: S 8.271,--), die Gegenforderung aber S 11.224,86 betrage, sodaß die Klage abzuweisen gewesen sei.

Das Berufungsgericht billigte die Verschuldensaufteilung hinsichtlich des ersten Unfalles. Es war jedoch der Meinung, daß den Beklagten auch die Folgen des zweiten Unfalles zuzurechnen seien. Maßstab hierfür sei die juristische Kausalität (Adäquanz); das Verhalten des Klägers nach dem ersten Unfall liege nicht außerhalb jeder menschlichen Voraussicht, so daß die Erstursache in abstracto geeignet sei, derartige Folgeschäden herbeizuführen; der gegenständliche Fall unterscheide sich zwar von ähnlichen Unfällen auf der Autobahn dadurch, daß der Kläger durch den ersten Unfall nicht gehindert worden sei, den rechten Fahrstreifen zu räumen. Daß er danach den Entschluß gefaßt habe, stehen zu bleiben, gehöre bereits dem konkreten Schadensverlauf an, dessen Voraussehbarkeit aber keine Voraussetzung der Adäquanz sei.

Auf den Kläger entfalle jedoch aus dem zweiten Unfall eine größere Haftungsquote. Wenn für einen Unfall – außer dem ausgleichspflichtigen Kläger – mehrere Beteiligte verantwortlich seien, müsse in Anwendung des § 11 Abs 1 Satz 2 EKHG die Geltendmachung von Ersatzansprüchen mit dem internen Ausgleich zwischen einer Mehrheit von Schädigern verbunden werden, wenn der mitschuldige Geschädigte alle Schädiger als Beklagte in Anspruch nehme. Wenn dies auch im gegenständlichen Fall mangels Beteiligung des Ing. S* am Prozesse nicht möglich sei, könne die Verschuldensteilung doch nicht in gleicher Weise wie beim ersten Unfall vorgenommen werden, weil der Kläger in Ansehung des zweiten Unfalles außer dem Verstoß gegen § 21 StVO 1960 auch das Verweilen am rechten Fahrstreifen zu verantworten habe, was zu einer Verschuldensteilung von 2 : 5 zu seinem Nachteil führe. Dies ergebe bei einem auf den zweiten Unfall entfallenden Schaden von DM 9.068,62 und sfrs 952,-- unter Zugrundelegung der am Fälligkeitstage geltenden Umrechnungskurse eine Forderung von S 29.069,95 (aus dem ersten Unfall S 8.271,-- zuzüglich zwei Siebentel der Reparaturkosten des zweiten Unfalles und zwei Siebentel der auf den zweiten Unfall entfallenden Mietwagenkosten), so daß bei unveränderter Annahme der Gegenforderung mit S 11.224,86 ein Betrag von S 17.872,09 sA zuzusprechen und das Mehrbegehren von S 91.360,47 sA abzuweisen sei. Hiebei habe es für die Berechnung der Ansprüche des Klägers aus dem ersten Unfall mangels Anfechtung bei dem für ihn günstigeren Umrechnungskurs zum Tage der Urteilsfällung zu bleiben. Auf den Kläger entfalle jedoch aus dem zweiten Unfall eine größere Haftungsquote. Wenn für einen Unfall – außer dem ausgleichspflichtigen Kläger – mehrere Beteiligte verantwortlich seien, müsse in Anwendung des Paragraph 11, Absatz eins, Satz 2 EKHG die Geltendmachung von Ersatzansprüchen mit dem internen Ausgleich zwischen einer Mehrheit von Schädigern verbunden werden, wenn der mitschuldige Geschädigte alle Schädiger als Beklagte in Anspruch nehme. Wenn dies auch im gegenständlichen Fall mangels Beteiligung des Ing. S* am Prozesse nicht möglich sei, könne die Verschuldensteilung doch nicht in gleicher Weise wie beim ersten Unfall vorgenommen werden, weil der Kläger in Ansehung des zweiten Unfalles außer dem Verstoß gegen Paragraph 21, StVO 1960 auch das Verweilen am rechten Fahrstreifen zu verantworten habe, was zu einer Verschuldensteilung von 2 : 5 zu seinem Nachteil führe. Dies ergebe bei einem auf den zweiten Unfall entfallenden Schaden von DM 9.068,62 und sfrs 952,-- unter Zugrundelegung der am Fälligkeitstage geltenden Umrechnungskurse eine Forderung von S 29.069,95 (aus dem ersten Unfall S 8.271,-- zuzüglich zwei Siebentel der Reparaturkosten des zweiten Unfalles und zwei Siebentel der auf den zweiten Unfall entfallenden Mietwagenkosten), so daß bei unveränderter Annahme der Gegenforderung mit S 11.224,86 ein Betrag von S 17.872,09 sA zuzusprechen und das Mehrbegehren von S 91.360,47 sA abzuweisen sei. Hiebei habe es für die Berechnung der Ansprüche des Klägers aus dem ersten Unfall mangels Anfechtung bei dem für ihn günstigeren Umrechnungskurs zum Tage der Urteilsfällung zu bleiben.

Der Revisionswerber meint, daß ihn weder am ersten noch am zweiten Auffahrunfall ein Mitverschulden treffe und tritt zunächst der Ansicht der Untergerichte entgegen, daß der Umfang der Beschädigung seines Kraftfahrzeuges beim ersten und zweiten Unfall – im Rechtssinn – abgrenzbar sei. Im tatsächlichen könne er diese Feststellung zwar nicht mehr bekämpfen. Eine Bestimmbarkeit der Anteile (im Sinne des § 1302 ABGB) sei aber nur anzunehmen, wenn die Trennung jedem Laien möglich und erkennbar sei, nicht aber, wenn zur Ermittlung Zeugen und Sachverständige gehört werden müßten. Der Revisionswerber meint, daß ihn weder am ersten noch am zweiten Auffahrunfall ein Mitverschulden treffe und tritt zunächst der Ansicht der Untergerichte entgegen, daß der Umfang der Beschädigung seines Kraftfahrzeuges beim ersten und zweiten Unfall – im Rechtssinn – abgrenzbar sei. Im tatsächlichen könne er

diese Feststellung zwar nicht mehr bekämpfen. Eine Bestimmbarkeit der Anteile (im Sinne des Paragraph 1302, ABGB) sei aber nur anzunehmen, wenn die Trennung jedem Laien möglich und erkennbar sei, nicht aber, wenn zur Ermittlung Zeugen und Sachverständige gehört werden müßten.

Es kommt aber, wie die Revisionsgegner zutreffend ausführen, auf die objektive Bestimmbarkeit der Schadensteile an. Die Frage ist indes nicht entscheidend, da es ja in diesem Verfahren nicht darum geht, ob der den zweiten Auffahrunfall verursachende PKW-Lenker auch für Schäden aus dem ersten Unfall – mangels Trennbarkeit der Schäden – mithaftet. Eine zur Solidarhaftung führende Unbestimmbarkeit der Anteile könnte im gegenständlichen Fall nur insofern von Bedeutung sein, als dann die im Gesamtschaden enthaltenen Schäden des ersten Unfalles ebenfalls um die größere Mitverschuldensquote des Klägers zu kürzen wären, was zu seinem Nachteil ausschläge.

Eine Berücksichtigung des Mitverschuldens des Ing. S* am zweiten Unfall hat aber bei Ausmessung der Verschuldensanteile nicht zu erfolgen. Wenn nur einzelne von mehreren solidarisch haftenden Unfallsbeteiligten belangt werden, ist die Schadensquote ohne Berücksichtigung eines Mitverschuldens anderer Beteiligter zu ermitteln (JBI 1969, 609; 2 Ob 163/69, 2 Ob 22, 23/69 und 2 Ob 20/72); da Ing. S* weder in diesem Verfahren Prozeßpartei ist, noch in einem anderen Verfahren rechtskräftig über seinen Mitverschuldensanteil entschieden wurde, hat es daher im Sinne der Entscheidung EvBl 1978/84 bei der Einzelabwägung der Verschuldensanteile zwischen den Verfahrensparteien zu bleiben.

Eine Berücksichtigung des Mitverschuldens des Ing. S* kommt hier aber auch deshalb nicht in Frage, weil die Beklagten für die beim Folgeunfall eingetretenen Schäden überhaupt nicht haften.

Das Verhalten des Klägers nach dem ersten Unfall ist nämlich nicht unter dem allgemeinen Gesichtspunkt eines zur Schadensteilung führenden Mitverschuldens am zweiten Unfall wegen Verstoßes gegen § 46 Abs 3 StVO 1960, sondern unter dem besonderen Gesichtspunkt einer Verletzung der Pflicht zur Schadensminderung gegenüber dem Beklagten zu sehen. Diese Pflicht wird zwar nach heute herrschender Lehre und Rechtsprechung auch aus dem das Mitverschulden regelnden § 1304 ABGB abgeleitet, führt aber nach ständiger Rechtsprechung (SZ 24/180, JBI 1956, 180, JBI 1967, 526, ZVR 1975/219 ua) nicht zur Anwendung der Schadensteilungsregel, sondern dazu, daß der Geschädigte seinen Schadenersatzanspruch insoweit zur Gänze verliert, als er den Schaden zu mindern versäumte. Das Verhalten des Klägers nach dem ersten Unfall ist nämlich nicht unter dem allgemeinen Gesichtspunkt eines zur Schadensteilung führenden Mitverschuldens am zweiten Unfall wegen Verstoßes gegen Paragraph 46, Absatz 3, StVO 1960, sondern unter dem besonderen Gesichtspunkt einer Verletzung der Pflicht zur Schadensminderung gegenüber dem Beklagten zu sehen. Diese Pflicht wird zwar nach heute herrschender Lehre und Rechtsprechung auch aus dem das Mitverschulden regelnden Paragraph 1304, ABGB abgeleitet, führt aber nach ständiger Rechtsprechung (SZ 24/180, JBI 1956, 180, JBI 1967, 526, ZVR 1975/219 ua) nicht zur Anwendung der Schadensteilungsregel, sondern dazu, daß der Geschädigte seinen Schadenersatzanspruch insoweit zur Gänze verliert, als er den Schaden zu mindern versäumte.

Das Berufungsgericht meint nun, daß den Beklagten auch der beim zweiten Auffahrunfall entstandene Schaden nach den Regeln der adäquaten Kausalität zuzurechnen sei. Die vom Berufungsgericht durchaus richtig gesehenen Grundsätze der adäquaten Kausalität lassen sich jedoch nicht in allen Fällen als ausschließliches Kriterium der Zurechnung von Folgeschäden heranziehen. Nicht selten wird nämlich der zunächst eingetretene Schaden durch Handlungen des Verletzten vergrößert, die eine nicht ungewöhnliche Reaktion auf das schädigende Ereignis darstellen und daher mit diesem in einem adäquaten Kausalzusammenhang stehen. Trotz Bejahung der Adäquanz erscheint in solchen Fällen die Zurechnung der Schadensfolge nicht mehr gerechtfertigt, wenn diese auf einem selbständigen, durch den haftungsbegründenden Vorgang nicht herausgeforderten Entschluß des Verletzten selbst beruht, der sie deshalb auch allein zu verantworten hat (Koziol, Haftpflichtrecht I, 128 und 208, Larenz, Schuldrecht I, 336 f). Das Berufungsgericht meint nun, daß den Beklagten auch der beim zweiten Auffahrunfall entstandene Schaden nach den Regeln der adäquaten Kausalität zuzurechnen sei. Die vom Berufungsgericht durchaus richtig gesehenen Grundsätze der adäquaten Kausalität lassen sich jedoch nicht in allen Fällen als ausschließliches Kriterium der Zurechnung von Folgeschäden heranziehen. Nicht selten wird nämlich der zunächst eingetretene Schaden durch Handlungen des Verletzten vergrößert, die eine nicht ungewöhnliche Reaktion auf das schädigende Ereignis darstellen und daher mit diesem in einem adäquaten Kausalzusammenhang stehen. Trotz Bejahung der Adäquanz erscheint in solchen Fällen die Zurechnung der Schadensfolge nicht mehr gerechtfertigt, wenn diese auf einem selbständigen, durch den haftungsbegründenden Vorgang nicht herausgeforderten Entschluß des Verletzten selbst beruht, der sie deshalb auch

allein zu verantworten hat (Koziol, Haftpflichtrecht römisch eins, 128 und 208, Larenz, Schuldrecht¹¹ römisch eins, 336 f).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor: § 46 Abs 3 StVO 1960 verpflichtet denjenigen, der sein Fahrzeug auf der Autobahn anhalten muß, dieses möglichst weit seitlich des Fahrstreifens aufzustellen. Er hat es unverzüglich auf den Pannestreifen zu lenken (2 Ob 95/73). Als der Kläger vom Geschädigten und einem Dritten aufgefordert wurde, dies zu tun, weigerte er sich, dieser gesetzlichen Verpflichtung (und damit aber auch seiner Schadensminderungspflicht gegenüber dem Schädiger) zu entsprechen; wenn die Revision hiezu auf die bei Unfällen häufig auftretenden Aufregungen, die oft zu panikartigen Reaktionen führen, verweist, ist sie nicht dem Gesetz entsprechend ausgeführt, weil eine solche psychische Reaktion des Klägers von den Tatsacheninstanzen nicht festgestellt wurde. Grund seiner Weigerung war vielmehr die rationale Überlegung, zum Zwecke der Spurensicherung das Eintreffen der Polizei abzuwarten. Es wurde auch nicht festgestellt, daß er sich nach diesem Gespräch dennoch anschickte, das Fahrzeug auf den Pannestreifen zu lenken, sondern nur, daß er wieder in das noch fahrbereite Fahrzeug einstieg. Das Verbleiben des Klägers auf dem rechten Fahrstreifen beruht daher auf einem durch den haftungsbegründenden Vorgang nicht herausgeforderten Entschluß des Geschädigten, sodaß er die daraus entstandenen Folgen gegenüber den Beklagten allein zu verantworten hat. Diese Voraussetzungen liegen hier vor: Paragraph 46, Absatz 3, StVO 1960 verpflichtet denjenigen, der sein Fahrzeug auf der Autobahn anhalten muß, dieses möglichst weit seitlich des Fahrstreifens aufzustellen. Er hat es unverzüglich auf den Pannestreifen zu lenken (2 Ob 95/73). Als der Kläger vom Geschädigten und einem Dritten aufgefordert wurde, dies zu tun, weigerte er sich, dieser gesetzlichen Verpflichtung (und damit aber auch seiner Schadensminderungspflicht gegenüber dem Schädiger) zu entsprechen; wenn die Revision hiezu auf die bei Unfällen häufig auftretenden Aufregungen, die oft zu panikartigen Reaktionen führen, verweist, ist sie nicht dem Gesetz entsprechend ausgeführt, weil eine solche psychische Reaktion des Klägers von den Tatsacheninstanzen nicht festgestellt wurde. Grund seiner Weigerung war vielmehr die rationale Überlegung, zum Zwecke der Spurensicherung das Eintreffen der Polizei abzuwarten. Es wurde auch nicht festgestellt, daß er sich nach diesem Gespräch dennoch anschickte, das Fahrzeug auf den Pannestreifen zu lenken, sondern nur, daß er wieder in das noch fahrbereite Fahrzeug einstieg. Das Verbleiben des Klägers auf dem rechten Fahrstreifen beruht daher auf einem durch den haftungsbegründenden Vorgang nicht herausgeforderten Entschluß des Geschädigten, sodaß er die daraus entstandenen Folgen gegenüber den Beklagten allein zu verantworten hat.

Damit ist auf die weiteren Ausführungen der Revision zur Schadensteilung hinsichtlich des zweiten Unfalls nicht einzugehen. Da die Beklagten die Entscheidung des Berufungsgerichtes nicht bekämpften, hat es insoweit bei dessen Zuspruch zu bleiben.

Im folgenden ist daher nur mehr auf die vom Revisionswerber bekämpfte Mitverantwortung am ersten Auffahrunfall einzugehen. Er hält die vom Berufungsgericht aus dem Strafact ergänzend getroffene Feststellung, daß die Umleitungstafel „L*“ schon vor der Ausfahrt T* durch einen Vorwegweiser angekündigt gewesen sei, für ungenügend. Aus dieser Feststellung sei keinesfalls abzuleiten, daß sich der Kläger rechtzeitig auf die Umleitung einstellen können. Es sei ihm daher nicht möglich gewesen, seine Geschwindigkeit so allmählich zu verringern, wie dies dank der sonst üblichen Vorankündigungen von Autobahnausfahrten möglich sei.

Es kann jedoch dahingestellt bleiben, in welcher Entfernung vor der Autobahnausfahrt T* die Sperre der Autobahnausfahrt L* und die Umleitung über T* erstmals angekündigt war und ob sich die Organe der Straßenverwaltung bei der Aufstellung der Umleitungstafeln an die für Hinweiszeichen nach § 53 Z 13 b StVO 1960 (seit der 6. StVO-Novelle § 53 Z 15 a StVO 1960) vorgeschriebenen Entfernungen von ca. 500 bzw. 1000 m hielten. Selbst wenn diese Hinweise so unzureichend gewesen wären, daß sich der Kläger darauf nicht rechtzeitig einstellen konnte, wäre er nicht berechtigt gewesen, nur zur Vermeidung eines Umweges, also nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit, jäh und für den nachfolgenden Verkehr überraschend abzubremesen. Es kann jedoch dahingestellt bleiben, in welcher Entfernung vor der Autobahnausfahrt T* die Sperre der Autobahnausfahrt L* und die Umleitung über T* erstmals angekündigt war und ob sich die Organe der Straßenverwaltung bei der Aufstellung der Umleitungstafeln an die für Hinweiszeichen nach Paragraph 53, Ziffer 13, b StVO 1960 (seit der 6. StVO-Novelle Paragraph 53, Ziffer 15, a StVO 1960) vorgeschriebenen Entfernungen von ca. 500 bzw. 1000 m hielten. Selbst wenn diese Hinweise so unzureichend gewesen wären, daß sich der Kläger darauf nicht rechtzeitig einstellen konnte, wäre er nicht berechtigt gewesen, nur zur Vermeidung eines Umweges, also nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit, jäh und für den nachfolgenden Verkehr überraschend abzubremesen.

Wenn der Revisionswerber in diesem Zusammenhang ins Treffen führt, daß schon die Verminderung der Geschwindigkeit seines Fahrzeuges auf 85 km/h den Lenkern nachfolgender Fahrzeuge auffallen und bedenklich erscheinen mußte, weicht er wiederum vom festgestellten Sachverhalt ab, aus dem sich eine solche Fahrweise des Klägers nicht ergibt.

Schließlich stellt die Revision ein Mitverschulden des Klägers auch mit den Argumenten in Abrede, daß er nicht jäh gebremst habe, und daß die Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes gerade im Hinblick darauf, daß der Erstbeklagte erkennen konnte, ein Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen vor sich zu haben, als schwerste Verfehlung gegen die Sicherheit auf Autobahnen zu werten sei.

Unter jähem Abbremsen ist dem Wortsinne nach (§ 6 ABGB) ein Bremsen zu verstehen, das eine plötzliche ruckartige Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit zur Folge hat (2 Ob 267/64; ZVR 1975/139, 1977/236). Das Bremsmanöver des Klägers, der sein Fahrzeug auf eine Bremsstrecke von 43,4 m von 85 km/h auf 40 km/h abbremste, was einer mittleren Bremsverzögerung von 5 m/sec² entspricht, ist als plötzliche ruckartige Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit anzusehen und daher als „jäh“ im Sinne des Gesetzes zu beurteilen. Unter jähem Abbremsen ist dem Wortsinne nach (Paragraph 6, ABGB) ein Bremsen zu verstehen, das eine plötzliche ruckartige Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit zur Folge hat (2 Ob 267/64; ZVR 1975/139, 1977/236). Das Bremsmanöver des Klägers, der sein Fahrzeug auf eine Bremsstrecke von 43,4 m von 85 km/h auf 40 km/h abbremste, was einer mittleren Bremsverzögerung von 5 m/sec² entspricht, ist als plötzliche ruckartige Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit anzusehen und daher als „jäh“ im Sinne des Gesetzes zu beurteilen.

Eine jähe und für die nachkommenden Fahrzeuglenker überraschende Geschwindigkeitsverminderung ist auf Autobahnen, auf denen – häufig auf mehreren Fahrspuren nebeneinander – unter oftmaliger Vornahme von Überholmanövern mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, besonders gefährlich. Der Einhaltung der für die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit erlassenen Vorschriften kommt daher auf Autobahnen erhöhte Bedeutung zu.

Auch von ausländischen Kraftfahrzeuglenkern ist die Einhaltung der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu erwarten; der Erstbeklagte mußte daher nicht mit einem derart ruckartigen Herabsetzen der Geschwindigkeit rechnen.

Da der vom Erstbeklagten eingehaltene Sicherheitsabstand nur um 7 m zu gering war, kann in der von den Untergerichten vorgenommenen Verschuldensteilung ein Rechtsirrtum nicht erkannt werden.

Der Revision war daher ein Erfolg zu versagen.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf Paragraphen 41, 50, ZPO.

Textnummer

E801057

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1978:0020OB00168.78.1109.000

Im RIS seit

18.03.2026

Zuletzt aktualisiert am

18.03.2026

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