

TE OGH 2005/2/17 20b232/03m

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 17.02.2005

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Tittel, Dr. Baumann, Hon. Prof. Dr. Danzl und Dr. Veith als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Edmund S*, vertreten durch Dr. Werner Bartlmä, Rechtsanwalt in Klagenfurt, gegen die beklagten Parteien 1.) Werner G*, 2.) W* GesmbH, *, und 3.) I* AG, *, alle vertreten durch Dr. Frank Kalmann und Dr. Karlheinz De Cilia, Rechtsanwälte in Klagenfurt, wegen EUR 14.600,- und Feststellung (Streitwert EUR 8.000,-), infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgericht vom 22. Mai 2003, GZ 4 R 64/03v-23, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Klagenfurt vom 17. Februar 2003, GZ 21 Cg 40/02w-19, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Entscheidungen der Vorinstanzen werden aufgehoben.

Dem Erstgericht wird eine neuerliche Entscheidung nach Verfahrensergänzung aufgetragen.

Die Kostenentscheidung bleibt der Endentscheidung vorbehalten.

Text

Begründung:

Am 9. 7. 2001 ereignete sich gegen 23.15 Uhr auf der Feldkirchner Straße B 95 bei Straßenkilometer 4,0 ein Verkehrsunfall, bei dem der Kläger als Lenker eines Motorfahrrades und der Erstbeklagte als Lenker des von der zweitbeklagten Partei gehaltenen und bei der drittbeklagten Partei haftpflichtversicherten LKW beteiligt waren. Der Kläger wurde bei diesem Unfall schwer verletzt.

Der östlichste Teil der Feldkirchner Straße verläuft von der Umfahrungsstraße der Feldkirchner Straße Richtung Autobahn etwa in Ost-West-Richtung. Von der Kreuzung mit der Umfahrungsstraße bildet der östliche Teil der Feldkirchnerstraße zunächst ein vierspurig ausgebautes Straßenstück, wobei je zwei Richtungsfahrbahnen durch eine grüne Verkehrsinsel in einer Länge von 100 m voneinander getrennt sind. Die Verkehrsinsel verläuft nach Westen hin spitzwinkelig in eine Sperrfläche, die in einer Sperrlinie endet. Etwa 150 m von der Umfahrungsstraße entfernt befindet sich die Markierung des Kilometers 4,0 der Feldkirchner Straße. Auf dieser Höhe besteht die Sperrfläche nach Westen hin weiter. Das westliche Ende der Sperrfläche bzw der anschließenden Sperrlinie befindet sich 40 m westlich der Markierung des Kilometer 4,0 der Feldkirchner Straße. Auf Höhe des Endes der Sperrlinie beträgt die

Fahrbahnbreite der Feldkirchner Straße innerhalb der markierten Begrenzungslinien 7,7 m. Der nördliche Fahrstreifen (in Richtung Westen führend) hat eine Breite von 3,7 m. Der Verlauf der Fahrbahn ist annähernd geradlinig. Die Sicht von der Ampel geregelten Kreuzung mit der Umfahrungsstraße nach Westen beträgt mindestens 250 bis 300 m. Für einen Verkehrsteilnehmer, der von Osten kommend auf der Feldkirchner Straße in westliche Richtung fährt, besteht bis zum westlichen Ende des grünen Verkehrsteilers eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Danach ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h für den Verkehr in westliche Richtung verfügt.

Am Unfalltag fuhr der Erstklagte mit seinem LKW-Zug auf der Umfahrungsstraße und beabsichtigte nach rechts (Richtung Westen) in die Feldkirchner Straße einzubiegen. Bereits bei der Annäherung an das östliche Ende der Feldkirchner Straße erkannte er den Kläger, der ebenfalls in die Feldkirchner Straße einbog und stadtauswärts Richtung Westen fuhr. Der Erstklagte bog mit seinem LKW-Zug mit einem nicht genau feststellbaren Abstand zum vor ihm fahrenden Kläger ebenfalls in die Feldkirchner Straße ein. Etwa am westlichen Ende des grünen Verkehrsteilers entschloss er sich, den zu dieser Zeit vor ihm fahrenden Mopedfahrer zu überholen. Zu diesem Zweck blinkte er nach links und lenkte den LKW-Zug, der 18 m lang und 2,5 m breit ist, nach links und befand sich mit seinem Fahrersitz in der Überholposition etwa 75 cm südlich der Sperrfläche bzw der dort befindlichen Leitlinie (wohl richtig Sperrlinie). Die rechten Räder des LKW-Zuges befanden sich daher noch auf dem nördlichen Fahrstreifen, die linken bereits auf dem südlichen. Als sich der Erstklagte beim Überholen mit der Front seines LKW-Zuges auf Kopfhöhe des Klägers befand, fuhr der Kläger, dessen Moped eine Länge von ca 1,9 m und eine Lenkerbreite von 0,7 m aufweist, mit der äußerst rechten Körperbegrenzung etwa auf Höhe der nördlichen Begrenzungslinie; somit befand sich seine linke Seitenbegrenzung etwa 70 cm innerhalb der Fahrbahn. Der Seitenabstand zum LKW des Erstklagten betrug in dieser Phase mindestens 1 m. Ohne Überfahren der Sperrlinie bzw der Sperrfläche in Richtung Süden hätte der Erstklagte diesen Seitenabstand nicht erreichen können.

Zirka 2,1 sec nach dem Zeitpunkt, in dem sich die Front des LKW und des Motorfahrrades auf gleicher Höhe befanden, hatte der Erstklagte gegenüber dem Kläger ca 13 bis 14 m aufgeholt. Der Kläger hat in dieser kurzen Zeitspanne seine Fahrlinie soweit zum Beklagtenfahrzeug hin verlagert, dass es zu einem Kontakt zwischen seinem Moped und dem LKW in der Art kam, dass das Moped mit dem linken Lenkerstummel das vordere Rad der Tandemachse des Hängers berührte. Das Moped wurde dadurch nach rechts ausgelenkt, weshalb der Kläger zu Sturz kam. Im Kontaktzeitpunkt befand sich der linke Lenkerstummel des Mopeds etwa 2,3 bis 2,5 m südlich des nördlichen Asphalttrandes. Im Bereich des Kollisionspunktes engt die Randlinie den nördlichen Fahrstreifen um 50 cm ein, weshalb sich das Moped im Kontaktzeitpunkt bezogen auf den linken Lenkerstummel, 1,8 bis 2 m südlich der nördlichen Randlinie bewegte. Die Geschwindigkeit des Mopeds betrug zu diesem Zeitpunkt etwa 40 km/h, die des LKW-Zuges etwa 63 km/h. Der Kollisionspunkt mit dem Moped liegt etwa 40 m westlich der Kilometermarkierung 4,0. Im Kontaktzeitpunkt hat der LKW-Zug die Sperrlinie nach links um 0,6 bis 0,8 m überfahren.

Nicht festgestellt werden konnte, weshalb sich der Kläger nach links bewegte, doch kann eine Sogwirkung des LKW-Zuges als Ursache auf Grund der Bauart des Sattelzuges ausgeschlossen werden.

Der Kläger begehrt von der Beklagten die Zahlung von EUR 14.600,-- an Schmerzensgeld sowie die Feststellung deren Haftung zur ungeteilten Hand für jeden unfallkausalen (künftigen) Schaden. Den Erstklagten treffe das Alleinverschulden, weil er das Motorfahrrad mit überhöhter Geschwindigkeit und zu geringem Seitenabstand überholt sowie die Sperrlinie überfahren habe.

Die beklagten Parteien wendeten dagegen ein, den Kläger treffe das Alleinverschulden, weil er sein Fahrzeug während des Überholmanövers durch den Erstklagten nach links gelenkt habe. Der Erstklagte habe einen ausreichenden Seitenabstand eingehalten. Das Überfahren der Sperrlinie begründe kein Verschulden, weil vom Schutzzweck dieses Verbotes nur der Gegenverkehr umfasst sei.

Das Erstgericht hat ausgehend vom eingangs wiedergegebenen Sachverhalt das Klagebegehren abgewiesen. Es vertrat die Auffassung, dass die Fahrbewegung des Klägers nach links während des Überholvorganges ausschließliche Ursache des Unfalles gewesen sei. Der Lenker eines Fahrzeuges habe gemäß § 7 Abs 2 StVO beim Überholtwerden am rechten Fahrbahnrand zu fahren. Gegen dieses Gebot habe der Kläger in eklatanter Weise verstoßen. Nach § 15 Abs 4 StVO sei zwar beim Überholen ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom überholten Fahrzeug einzuhalten. Der Erstklagte habe den Überholvorgang korrekt eingeleitet und zum Kläger einen Seitenabstand von mindestens 1 m eingehalten; dieser Seitenabstand sei bei den eingehaltenen

Geschwindigkeiten ausreichend. Das Überfahren der Sperrlinie bzw der Sperrfläche stelle zwar einen Verstoß gegen die StVO dar, doch sei dieser mangels Rechtswidrigkeitszusammenhangs unbeachtlich. Den Erstbeklagten treffe am Unfall kein Verschulden; der Unfall sei allein auf Grund der unvermuteten, beträchtlichen Fahrlinienverlagerung um über 1 m durch den Kläger herbeigeführt worden; für die zweitbeklagte Partei stelle sich der Unfall als unabwendbares Ereignis dar, das auf das Verhalten des Geschädigten zurückzuführen sei. Der Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG sei der zweitbeklagten Partei gelungen. Das Erstgericht hat ausgehend vom eingangs wiedergegebenen Sachverhalt das Klagebegehren abgewiesen. Es vertrat die Auffassung, dass die Fahrbewegung des Klägers nach links während des Überholvorganges ausschließliche Ursache des Unfalles gewesen sei. Der Lenker eines Fahrzeuges habe gemäß Paragraph 7, Absatz 2, StVO beim Überholtwerden am rechten Fahrbahnrand zu fahren. Gegen dieses Gebot habe der Kläger in eklatanter Weise verstoßen. Nach Paragraph 15, Absatz 4, StVO sei zwar beim Überholen ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom überholten Fahrzeug einzuhalten. Der Erstbeklagte habe den Überholvorgang korrekt eingeleitet und zum Kläger einen Seitenabstand von mindestens 1 m eingehalten; dieser Seitenabstand sei bei den eingehaltenen Geschwindigkeiten ausreichend. Das Überfahren der Sperrlinie bzw der Sperrfläche stelle zwar einen Verstoß gegen die StVO dar, doch sei dieser mangels Rechtswidrigkeitszusammenhangs unbeachtlich. Den Erstbeklagten treffe am Unfall kein Verschulden; der Unfall sei allein auf Grund der unvermuteten, beträchtlichen Fahrlinienverlagerung um über 1 m durch den Kläger herbeigeführt worden; für die zweitbeklagte Partei stelle sich der Unfall als unabwendbares Ereignis dar, das auf das Verhalten des Geschädigten zurückzuführen sei. Der Entlastungsbeweis nach Paragraph 9, Absatz 2, EKHG sei der zweitbeklagten Partei gelungen.

Das vom Kläger angerufene Berufungsgericht bestätigte dieses Urteil und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Das Verbot des Überfahrens einer Sperrlinie gemäß § 9 Abs 1 StVO diene nach der Rechtsprechung meist, aber nicht immer, dem Schutz des Gegenverkehrs, doch könnten aber auch andere, etwa aus dem Querverkehr kommende, Verkehrsteilnehmer vom Schutzzweck dieser Bestimmung erfasst sein. Übereinstimmung herrsche in der Judikatur, dass dieses Verbot die Sicherheit aller auf der Fahrbahn jenseits der Sperrlinie befindlichen Verkehrsteilnehmer bezwecke und nicht den Schutz des nachfolgenden Verkehrs beabsichtige. Das Verbot des Befahrens einer Sperrfläche solle gemäß § 9 Abs 1 StVO jedwede Gefahrensituation hintanhaltend, die durch ein solches (verkehrswidriges) Befahren (mit anderen als den erlaubten Fahrzeugen) verursacht und erhöht werden könne. § 9 Abs 1 StVO stelle - neben § 16 StVO - auch ein Überholverbot dar. Nach § 16 Abs 2 lit b und lit d Z 2 StVO dürften Sperrlinien beim Überholen nicht überragt werden. Überholverbote dienten zwar in der Regel nicht nur dem Schutz des Gegenverkehrs, sondern auch des überholten Verkehrs. So bestehe der Schutzzweck der §§ 16 Abs 1 lit a bis c Abs 2 lit a und b StVO auch darin, alle jene Schäden zu verhindern, die beim Überholvorgang während des Vorbeibewegens des Überholenden an dem überholten Fahrzeug und beim Wiedereinordnen des überholenden Fahrzeuges nach dem Überholvorgang entstehen könnten. Diesen Überholverboten lägen jeweils besondere Gefahrensituationen zugrunde, in denen durch ein Überholen auch der überholte Verkehrsteilnehmer gefährdet werden könnte, weil entweder nicht genügend Platz für ein Überholen vorhanden sei, der Geschwindigkeitsunterschied zwischen überholendem und überholtem Fahrzeug zu gering sei, ein gefahrloses Einordnen nach dem Überholen nicht mehr gewährleistet sei oder Straßenstrecken das Überholen mehrspuriger Kraftfahrzeuge nicht gefahrlos zuließen. Das vom Kläger angerufene Berufungsgericht bestätigte dieses Urteil und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Das Verbot des Überfahrens einer Sperrlinie gemäß Paragraph 9, Absatz eins, StVO diene nach der Rechtsprechung meist, aber nicht immer, dem Schutz des Gegenverkehrs, doch könnten aber auch andere, etwa aus dem Querverkehr kommende, Verkehrsteilnehmer vom Schutzzweck dieser Bestimmung erfasst sein. Übereinstimmung herrsche in der Judikatur, dass dieses Verbot die Sicherheit aller auf der Fahrbahn jenseits der Sperrlinie befindlichen Verkehrsteilnehmer bezwecke und nicht den Schutz des nachfolgenden Verkehrs beabsichtige. Das Verbot des Befahrens einer Sperrfläche solle gemäß Paragraph 9, Absatz eins, StVO jedwede Gefahrensituation hintanhaltend, die durch ein solches (verkehrswidriges) Befahren (mit anderen als den erlaubten Fahrzeugen) verursacht und erhöht werden könne. Paragraph 9, Absatz eins, StVO stelle - neben Paragraph 16, StVO - auch ein Überholverbot dar. Nach Paragraph 16, Absatz 2, Litera b und Litera d, Ziffer 2, StVO dürften Sperrlinien beim Überholen nicht überragt werden. Überholverbote dienten zwar in der Regel nicht nur dem Schutz des Gegenverkehrs, sondern auch des überholten Verkehrs. So bestehe der Schutzzweck der Paragraphen 16, Absatz eins, Litera a bis c Absatz 2, Litera a und b StVO auch darin, alle jene Schäden zu verhindern, die beim Überholvorgang während des Vorbeibewegens des Überholenden an dem überholten Fahrzeug und beim Wiedereinordnen des

überholenden Fahrzeuges nach dem Überholvorgang entstehen könnten. Diesen Überholverböten lägen jeweils besondere Gefahrensituationen zugrunde, in denen durch ein Überholen auch der überholte Verkehrsteilnehmer gefährdet werden könnte, weil entweder nicht genügend Platz für ein Überholen vorhanden sei, der Geschwindigkeitsunterschied zwischen überholendem und überholtem Fahrzeug zu gering sei, ein gefahrloses Einordnen nach dem Überholen nicht mehr gewährleistet sei oder Straßenstrecken das Überholen mehrspuriger Kraftfahrzeuge nicht gefahrlos zuließen.

§ 9 Abs 1 StVO normiere hingegen nicht schlechthin ein Überholverbot, sondern verbiete ein Überholen nur dann, wenn dabei die Sperrlinie überfahren oder die Sperrfläche befahren werde. Das Überholen anderer Verkehrsteilnehmer sei demnach im Fall des Vorhandenseins bloß einer Sperrlinie oder Sperrfläche zulässig, wenn dabei die Sperrlinie nicht überfahren oder die Sperrfläche nicht befahren werde. Daraus ergebe sich, dass § 9 Abs 1 StVO nur den Schutz der jenseits der Sperrlinie bzw Sperrfläche befindlichen Verkehrsteilnehmer beabsichtige, während ein überholter Verkehrsteilnehmer vom Schutzzweck dieser Bestimmung nicht erfasst werde. Das Erstgericht habe daher den Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen dem Verstoß des Erstbeklagten gegen § 9 Abs 1 StVO und dem während des Überholmanövers beim Kläger eingetretenen Schaden zu Recht verneint. Paragraph 9, Absatz eins, StVO normiere hingegen nicht schlechthin ein Überholverbot, sondern verbiete ein Überholen nur dann, wenn dabei die Sperrlinie überfahren oder die Sperrfläche befahren werde. Das Überholen anderer Verkehrsteilnehmer sei demnach im Fall des Vorhandenseins bloß einer Sperrlinie oder Sperrfläche zulässig, wenn dabei die Sperrlinie nicht überfahren oder die Sperrfläche nicht befahren werde. Daraus ergebe sich, dass Paragraph 9, Absatz eins, StVO nur den Schutz der jenseits der Sperrlinie bzw Sperrfläche befindlichen Verkehrsteilnehmer beabsichtige, während ein überholter Verkehrsteilnehmer vom Schutzzweck dieser Bestimmung nicht erfasst werde. Das Erstgericht habe daher den Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen dem Verstoß des Erstbeklagten gegen Paragraph 9, Absatz eins, StVO und dem während des Überholmanövers beim Kläger eingetretenen Schaden zu Recht verneint.

Beim Überholen eines einspurigen Fahrzeuges sei unter normalen Umständen ein Seitenabstand von 1 m ausreichend. Ein größerer Seitenabstand werde nur bei höheren Geschwindigkeiten und Sichtbehinderung gegenüber dem überholten Fahrzeug gefordert. Der eingehaltene Seitenabstand von 1 m sei nicht zu beanstanden. Der Unfall sei nicht auf Grund des Befahrens der Sperrfläche und des Befahrens der Sperrlinie sowie wegen eines zu geringen Seitenabstandes des LKWs beim Überholen, sondern allein auf die unvermutete und dem § 7 Abs 2 StVO krass widersprechende Fahrlinienverlagerung des Motorfahrrades um mindestens 1 m nach links, somit auf ein klares Verschulden des Klägers zurückzuführen, weshalb mangels Verschuldens des LKW-Lenkens gemäß § 11 Abs 1 EKHG auch kein Anlass bestehe, den Halter zum Schadensausgleich heranzuziehen, weil im Zuge des Überholmanövers keine besonderen Gefahrenmomente zur gewöhnlichen, vom LKW ausgehende Betriebsgefahr, hinzugetreten seien, die zu einer außergewöhnlichen Betriebsgefahr geführt hätten. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil eine Rechtsprechung fehle, ob vom Schutzzweck des § 9 Abs 1 StVO auch der überholte Verkehrsteilnehmer erfasst werde. Beim Überholen eines einspurigen Fahrzeuges sei unter normalen Umständen ein Seitenabstand von 1 m ausreichend. Ein größerer Seitenabstand werde nur bei höheren Geschwindigkeiten und Sichtbehinderung gegenüber dem überholten Fahrzeug gefordert. Der eingehaltene Seitenabstand von 1 m sei nicht zu beanstanden. Der Unfall sei nicht auf Grund des Befahrens der Sperrfläche und des Befahrens der Sperrlinie sowie wegen eines zu geringen Seitenabstandes des LKWs beim Überholen, sondern allein auf die unvermutete und dem Paragraph 7, Absatz 2, StVO krass widersprechende Fahrlinienverlagerung des Motorfahrrades um mindestens 1 m nach links, somit auf ein klares Verschulden des Klägers zurückzuführen, weshalb mangels Verschuldens des LKW-Lenkens gemäß Paragraph 11, Absatz eins, EKHG auch kein Anlass bestehe, den Halter zum Schadensausgleich heranzuziehen, weil im Zuge des Überholmanövers keine besonderen Gefahrenmomente zur gewöhnlichen, vom LKW ausgehende Betriebsgefahr, hinzugetreten seien, die zu einer außergewöhnlichen Betriebsgefahr geführt hätten. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil eine Rechtsprechung fehle, ob vom Schutzzweck des Paragraph 9, Absatz eins, StVO auch der überholte Verkehrsteilnehmer erfasst werde.

Der Kläger bekämpft diese Entscheidung mit der Revision unter Anrechnung eines 50 %igen Mitverschuldens. Der Erstbeklagte habe zum Kollisionszeitpunkt die Sperrlinie um 0,6 bis 0,8 m überfahren und sohin gegen die Bestimmung des § 9 Abs 1 StVO verstoßen. Dieser Verstoß sei auch unfallkausal. Der Kläger bekämpft diese

Entscheidung mit der Revision unter Anrechnung eines 50 %igen Mitverschuldens. Der Erstbeklagte habe zum Kollisionszeitpunkt die Sperrlinie um 0,6 bis 0,8 m überfahren und sohin gegen die Bestimmung des Paragraph 9, Absatz eins, StVO verstoßen. Dieser Verstoß sei auch unfallkausal.

Die beklagten Parteien beantragen in ihrer Revisionsbeantwortung die Revision als unzulässig zurückzuweisen, hilfsweise ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist im Sinne des implizit enthaltenen Aufhebungsantrages berechtigt.

Auszugehen ist davon, dass der Erstbeklagte mit seinem 2,5 m breiten LKW-Zug auf den Kläger als Lenker eines 0,7 m breiten Motorfahrrades auf einem 3,7 m breiten Fahrstreifen zu überholen beabsichtigte. Zu diesem Zweck musste er eine Sperrfläche bzw eine Sperrlinie überfahren. Soweit in diesem Zusammenhang von den Vorinstanzen mehrfach der Ausdruck „Leitlinie“ verwendet wurde, ist dies offensichtlich ein Versehen.

Der erkennende Senat hat erst jüngst darauf hingewiesen, dass nach der älteren Judikatur das Verbot des Überfahrens einer Sperrlinie gemäß § 9 Abs 1 StVO „grundsätzlich“ der Sicherheit aller auf der Fahrbahn jenseits der Sperrlinie befindlichen Verkehrsteilnehmer diene (ZVR 1984/6; ZVR 1985/41) und dadurch „insbesondere“ der Gegenverkehr geschützt werde (ZVR 1983/233; ZVR 1984/6). In der jüngeren Judikatur wurde aber bereits ausgesprochen, dass dies nicht der ausschließliche Zweck dieser Norm sei und somit der Schutzzweck des § 9 Abs 1 StVO auch gegenüber einbiegenden Fahrzeugen des Querverkehrs zugutekommen könne (ZVR 1995/142; ZVR 1995/109). Der erkennende Senat hat erst jüngst darauf hingewiesen, dass nach der älteren Judikatur das Verbot des Überfahrens einer Sperrlinie gemäß Paragraph 9, Absatz eins, StVO „grundsätzlich“ der Sicherheit aller auf der Fahrbahn jenseits der Sperrlinie befindlichen Verkehrsteilnehmer diene (ZVR 1984/6; ZVR 1985/41) und dadurch „insbesondere“ der Gegenverkehr geschützt werde (ZVR 1983/233; ZVR 1984/6). In der jüngeren Judikatur wurde aber bereits ausgesprochen, dass dies nicht der ausschließliche Zweck dieser Norm sei und somit der Schutzzweck des Paragraph 9, Absatz eins, StVO auch gegenüber einbiegenden Fahrzeugen des Querverkehrs zugutekommen könne (ZVR 1995/142; ZVR 1995/109).

Ob der Schutzzweck der genannten Bestimmung aber (auch) dem Schutz des überholten Verkehrsteilnehmers dient, muss hier nicht abschließend beurteilt werden, weil der Erstbeklagte gegen die Bestimmung des § 15 StVO verstoßen hat. Nach § 15 Abs 4 StVO ist beim Überholen ein der Verkehrssicherheit und Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten. Der Seitenabstand beim Überholen muss sich nach der Höhe der Fahrgeschwindigkeit des überholenden Fahrzeuges und der Art des überholten Fahrzeuges richten. Je höher die Fahrgeschwindigkeit des überholenden Fahrzeuges und je labiler das zu überholende Fahrzeug ist, umso größer muss der seitliche Abstand beim Überholen sein. Beim Überholen eines einspurigen Fahrzeuges muss jedenfalls ein größerer Seitenabstand als beim Überholen eines mehrspurigen Fahrzeuges eingehalten werden. Ob der Schutzzweck der genannten Bestimmung aber (auch) dem Schutz des überholten Verkehrsteilnehmers dient, muss hier nicht abschließend beurteilt werden, weil der Erstbeklagte gegen die Bestimmung des Paragraph 15, StVO verstoßen hat. Nach Paragraph 15, Absatz 4, StVO ist beim Überholen ein der Verkehrssicherheit und Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten. Der Seitenabstand beim Überholen muss sich nach der Höhe der Fahrgeschwindigkeit des überholenden Fahrzeuges und der Art des überholten Fahrzeuges richten. Je höher die Fahrgeschwindigkeit des überholenden Fahrzeuges und je labiler das zu überholende Fahrzeug ist, umso größer muss der seitliche Abstand beim Überholen sein. Beim Überholen eines einspurigen Fahrzeuges muss jedenfalls ein größerer Seitenabstand als beim Überholen eines mehrspurigen Fahrzeuges eingehalten werden.

Im vorliegenden Fall reicht der vom Erstbeklagten eingehaltene Seitenabstand bei Beginn seines Überholmanövers unter Berücksichtigung der Dunkelheit und der Länge seines LKW-Zuges nicht aus, um den erforderlichen Sicherheitsabstand herzustellen. Allein die Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes begründet das Verschulden der Erstbeklagten, das gegenüber dem Verschulden des Klägers zwar nicht zu vernachlässigen, aber doch geringer zu werten ist. Eine Schadensteilung von 2 : 1 zu Lasten des Klägers erscheint angemessen.

Das Erstgericht wird im fortgesetzten Verfahren Feststellungen zur Höhe des Klagebegehrens zu treffen und ausgehend von der dargelegten Verschuldensteilung eine Entscheidung zu treffen haben.

Der Kostenvorbehalt gründet sich auf § 52 ZPO. Der Kostenvorbehalt gründet sich auf Paragraph 52, ZPO.

Textnummer

E76218

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2005:E76218

Im RIS seit

19.03.2005

Zuletzt aktualisiert am

07.09.2023

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at