jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2001/5/16 2Ob226/00z

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 16.05.2001

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. Schinko, Dr. Tittel, Dr. Baumann und Hon. Prof. Dr. Danzl als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Ingrid A*, vertreten durch Dr. Wolfgang Ölz, Rechtsanwalt in Dornbirn, gegen die beklagten Parteien 1. Maria M*, 2. Markus M*, und 3. V*, alle vertreten durch Dr. Andreas Oberbichler und Dr. Michael Kramer, Rechtsanwälte in Feldkirch, wegen S 145.139,-- sA, über die Revision der beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgericht vom 15. Mai 2000, GZ 2 R 118/00w-16, womit infolge Berufung aller Parteien das Urteil des Landesgerichtes Feldkirch vom 21. Februar 2000, GZ 7 Cg 137/99p-10, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit S 4.204,03 (darin enthalten S 700,67 USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 19. 4. 1999 ereignete sich auf der B 200 zwischen Alberschwende und Dornbirn ein Verkehrsunfall, an welchem ein PKW der Klägerin und ein vom Zweitbeklagten gelenkter Lastzug der Erstbeklagten beteiligt waren.

Die Klägerin begehrt mit der Behauptung des Alleinverschuldens des Zweitbeklagten Schadenersatz von S 145.139. Der Lenker des Fahrzeuges der Klägerin habe bei Sicht auf den entgegenkommenden LKW-Zug sofort abgebremst und innerhalb der halben Sichtstrecke zum Stillstand gebracht, hingegen sei der LKW nicht abgebremst worden und gegen die vordere linke Ecke des klägerischen PKWs gestoßen. Auf der Straße bestehe eine Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge mit über 12 Tonnen. Der LKW-Zug der beklagten Parteien sei für mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht zugelassen gewesen.

Die beklagten Parteien beantragten die Abweisung des Klagebegehrens. Den Lenker des PKWs der Klägerin treffe das Alleinverschulden am Unfall. Der Zweitbeklagte habe im Bereich einer leichten Linkskurve das Herannahen des PKWs wahrgenommen; in der Folge habe der Lenker des PKWs der Klägerin gebremst und sei auf die andere Straßenhälfte gegen die vordere linke Seite des LKW-Zuges gerutscht. Kompensando wurde eine Gegenforderung von S 197.863,19 eingewendet.

Das Erstgericht hat die Klageforderung mit S 72.569,50 als zu Recht und die eingewendete Gegenforderung bis zur Höhe der Klageforderung ebenfalls als zu Recht bestehend festgestellt und das Klagebegehren abgewiesen. Es ging von nachstehenden wesentlichen Feststellungen aus:

Die Straße ist im Unfallsbereich 4,5 m breit. Sie beschreibt aus Richtung Alberschwende (Richtung des LKW-Zuges) eine leichte Rechtskurve, wobei an der Kurveninnenseite eine steile Böschung abfällt. An der Kurvenaußenseite befindet sich aus der Fahrtrichtung des PKWs zunächst ein Parkplatz, der an dessen Ende Richtung Alberschwende steil in einen Tobel abfällt. In Alberschwende ist bei Beginn der Straße ein Verkehrszeichen nach § 52 lit a Z 9 StVO "Fahrverbot für Fahrzeuge über 12 Tonnen Gesamtgewicht" angebracht, während bei Beginn der Straße in Dornbirn in Richtung Alberschwende ein gleich lautendes Vorschriftszeichen, jedoch mit einer Zusatztafel "Ausgenommen Fahrzeuge bis 22 Tonnen bis Dornbirn-Winsau" angebracht ist. Die Unfallstelle liegt auf diesem Teilstück.Die Straße ist im Unfallsbereich 4,5 m breit. Sie beschreibt aus Richtung Alberschwende (Richtung des LKW-Zuges) eine leichte Rechtskurve, wobei an der Kurveninnenseite eine steile Böschung abfällt. An der Kurvenaußenseite befindet sich aus der Fahrtrichtung des PKWs zunächst ein Parkplatz, der an dessen Ende Richtung Alberschwende steil in einen Tobel abfällt. In Alberschwende ist bei Beginn der Straße ein Verkehrszeichen nach Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9, StVO "Fahrverbot für Fahrzeuge über 12 Tonnen Gesamtgewicht" angebracht, während bei Beginn der Straße in Dornbirn in Richtung Alberschwende ein gleich lautendes Vorschriftszeichen, jedoch mit einer Zusatztafel "Ausgenommen Fahrzeuge bis 22 Tonnen bis Dornbirn-Winsau" angebracht ist. Die Unfallstelle liegt auf diesem Teilstück.

Ca 35 m vor der späteren Kollisionsstelle aus Fahrtrichtung des LKWs befindet sich an der Kurveninnenseite eine ca 2 m hohe, sichtbehindernde Hecke. Unter Berücksichtigung dieses Sichthindernisses besteht auf 70 m ungehinderte Sicht, bezogen auf die Kollisionsstelle. Der LKW-Zug überragte diese Hecke, weshalb dessen Lenker aus seiner Sitzposition über die Hecke hinaussehen konnte. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes bestand ungehinderte Sicht auf 80 bis 100 m. Zum Unfallszeitpunkt war die Fahrbahn schneebedeckt, es schneite leicht. Außerhalb der Fahrbahn lagen ca 10 cm Schnee, die Fahrbahn war jedoch nicht eingeengt. Der Zweitbeklagte fuhr mit einem LKW-Sattelzug aus Richtung Alberschwende in Richtung Dornbirn. Das Gewicht dieses Sattelzuges überstieg insgesamt 22 Tonnen, die Länge betrug 16 m, die Breite 2,5 m. Bei Annäherung an die spätere Unfallstelle hielt der Zweitbeklagte eine Geschwindigkeit von 32 km/h ein. Etwa 35 m vor der späteren Unfallstelle nahm er den entgegenkommenden PKW wahr, lenkte zum rechten Fahrbahnrand und bremste leicht, da er davon ausging, dass ein Passieren beider Fahrzeuge in flüssiger Fahrt möglich sei. Der Anhalteweg bei einer Geschwindigkeit von 32 km/h und einer Bremsverzögerung von 1,5 bis 2 m/sec2 (normale Bremsung auf schneebedeckter Fahrbahn) betrug für das Sattelfahrzeug 30 bis 37 m. Der Lenker des PKWs nahm den entgegenkommenden LKW-Zug erst etwa 15 m vor der Unfallstelle wahr. Er reagierte mit einer Vollbremsung, konnte aber sein Fahrzeug nicht mehr zum Stillstand bringen, weshalb es zu einer streifenden Kollision zwischen beiden Fahrzeugen kam. Ein Passieren des 2,5 m breiten LKW-Zuges und des 1,7 m breiten PKWs in flüssiger Fahrt war auf Grund der Fahrbahnbreite von 4,5 m nicht möglich. Der PKW war mit Sommerreifen ausgerüstet und wurde während der Vollbremsung auf der schneebedeckten Fahrbahn mit einer Bremsverzögeurung von 1,5 bis 2 m/sec2 abgebremst. Der Anhalteweg bei einer Fahrgeschwindigkeit von 35 km/h beträgt 34,8 bis 42,6 m. Wäre der PKW mit Winterreifen ausgerüstet gewesen, wäre es während der Vollbremsung mit zumindest 2,5 m/sec2 abgebremst worden, wodurch sich der Anhalteweg auf ca 30 m verkürzt hätte.

Rechtlich nahm das Erstgericht eine Verschuldensaufteilung im Verhältnis von 1 : 1 vor. Der Lenker des LKW-Zuges habe auf den entgegenkommenden PKW unrichtig reagiert und seine Geschwindigkeit nur geringfügig herabgesetzt. Ihm falle ein Verstoß gegen die verordnete Gewichtsbeschränkung nach § 52 lit a Z 9c StVO zur Last, weil der Schutzzweck dieser Bestimmung auch auf die Vermeidung von Begegnungsunfällen abziele, die auch durch die schwierigere Manövrierfähigkeit und das höhere Gesamtgewicht eines Fahrzeuges bedingt seien. Der Lenker des Fahrzeuges der Klägerin habe auf das entgegenkommende Fahrzeug viel zu spät reagiert. Die Sichtverhältnisse hätten eine wesentlich frühere Bremsreaktion zugelassen. Das Fahren mit Sommerreifen auf einer Schneefahrbahn stelle eine Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten dar, die sich die Klägerin anrechnen lassen müsse.Rechtlich nahm das Erstgericht eine Verschuldensaufteilung im Verhältnis von 1 : 1 vor. Der Lenker des LKW-Zuges habe auf den entgegenkommenden PKW unrichtig reagiert und seine Geschwindigkeit nur geringfügig herabgesetzt. Ihm falle ein Verstoß gegen die verordnete Gewichtsbeschränkung nach Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO zur Last, weil der Schutzzweck dieser Bestimmung auch auf die Vermeidung von Begegnungsunfällen abziele, die auch durch die schwierigere Manövrierfähigkeit und das höhere Gesamtgewicht eines Fahrzeuges bedingt seien. Der Lenker des Fahrzeuges der Klägerin habe auf das entgegenkommende Fahrzeug viel zu spät reagiert. Die Sichtverhältnisse hätten eine wesentlich frühere Bremsreaktion zugelassen. Das Fahren mit Sommerreifen auf einer Schneefahrbahn stelle eine Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten dar, die sich die Klägerin anrechnen lassen müsse.

Das von allen Parteien angerufene Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Es erörterte rechtlich, dass der Zweitbeklagte durch das Befahren der Straße gegen das Fahrverbot für Fahrzeug mit über 12 Tonnen Gesamtgewicht verstoßen habe. Strittig sei, ob zwischen der Verletzung des Fahrverbotes und dem durch den Unfall entstandenen Schaden ein Rechtswidrigkeitszusammenhang bestehe. Bei der Bestimmung des § 52 lit a Z 9c StVO handle es sich um ein Schutzgesetz im Sinn des§ 1311 ABGB. Schutzgesetze seien abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu bestimmt seien, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von Rechtsgütern zu schützen. Wer ein Schutzgesetz übertrete, hafte nur für jene Schäden, die die Schutznorm verhüten habe wollen. Der Schutzzweck der Norm ergebe sich aus ihrem Inhalt. Der Schutzzweck der Bestimmung des § 52 lit a Z 9c StVO umfasse alle Gefahren, die durch das Befahren des betreffenden Straßenstückes mit Schwerfahrzeugen verursacht oder erhöht werden könnten. Hiebei kämen insbesondere die Gefahren in Betracht, die durch die Masse und das Gewicht der vom Verbot umfassten LKW beim Begegnungsverkehr bewirkt werden könnten. Der Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen dem Verstoß des Zweitbeklagten gegen § 52 lit a Z 9c StVO und dem eingetretenen Schaden sei zu bejahen. Bei umfassender Gewichtung der einzelnen Verstöße gegen die Bestimmung der Straßenverkehrsordnung seien daher sowohl der Verstoß des Gebots des Fahrens auf halbe Sicht als auch der Verstoß gegen die Bestimmung des § 52 lit a Z 9 StVO und die als Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten zu beachtende Benützung der schneebedeckten Straße durch den Lenker des PKWs mit Sommerreifen zu berücksichtigen.Das von allen Parteien angerufene Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Es erörterte rechtlich, dass der Zweitbeklagte durch das Befahren der Straße gegen das Fahrverbot für Fahrzeug mit über 12 Tonnen Gesamtgewicht verstoßen habe. Strittig sei, ob zwischen der Verletzung des Fahrverbotes und dem durch den Unfall entstandenen Schaden ein Rechtswidrigkeitszusammenhang bestehe. Bei der Bestimmung des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO handle es sich um ein Schutzgesetz im Sinn des Paragraph 1311, ABGB. Schutzgesetze seien abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu bestimmt seien, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von Rechtsgütern zu schützen. Wer ein Schutzgesetz übertrete, hafte nur für jene Schäden, die die Schutznorm verhüten habe wollen. Der Schutzzweck der Norm ergebe sich aus ihrem Inhalt. Der Schutzzweck der Bestimmung des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO umfasse alle Gefahren, die durch das Befahren des betreffenden Straßenstückes mit Schwerfahrzeugen verursacht oder erhöht werden könnten. Hiebei kämen insbesondere die Gefahren in Betracht, die durch die Masse und das Gewicht der vom Verbot umfassten LKW beim Begegnungsverkehr bewirkt werden könnten. Der Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen dem Verstoß des Zweitbeklagten gegen Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO und dem eingetretenen Schaden sei zu bejahen. Bei umfassender Gewichtung der einzelnen Verstöße gegen die Bestimmung der Straßenverkehrsordnung seien daher sowohl der Verstoß des Gebots des Fahrens auf halbe Sicht als auch der Verstoß gegen die Bestimmung des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9, StVO und die als Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten zu beachtende Benützung der schneebedeckten Straße durch den Lenker des PKWs mit Sommerreifen zu berücksichtigen.

Die Revision sei zulässig, weil mit dieser Entscheidung der Bestimmung des§ 52 lit a Z 9c StVO ein weitergehender Schutzzweck beigemessen worden sei, als in der Entscheidung des Obersten Gerichtshofs vom 11. 11. 1993 (richtig 1973), 8 Ob 131/73 = ZVR 1974/265.Die Revision sei zulässig, weil mit dieser Entscheidung der Bestimmung des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO ein weitergehender Schutzzweck beigemessen worden sei, als in der Entscheidung des Obersten Gerichtshofs vom 11. 11. 1993 (richtig 1973), 8 Ob 131/73 = ZVR 1974/265.

Die Beklagten beantragen mit ihrer Revision die Abänderung der Urteile der Vorinstanzen dahingehend, dass ausgehend von einer Verschuldensteilung von 2 : 1 zu Lasten der klagenden Partei die Klageforderung lediglich mit S 48.379,67 und die Gegenforderung bis zur Höhe der Klageforderung als zu Recht bestehend festgestellt werde. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die klagende Partei beantragt in ihrer Revisionsbeantwortung die Zurückweisung der Revision, hilfsweise ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist im Ergebnis nicht berechtigt.

Zutreffend haben zunächst die Vorinstanzen darauf verwiesen, dass es sich bei der Bestimmung des§ 52 lit a Z 9c StVO um ein Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB handelt. Schutzgesetze im Sinne letzterer Bestimmung sind abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu bestimmt sind, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von

Rechtsgütern zu schützen (vgl ZVR 1984/214 mwN). Nach Lehre und Rechtsprechung haftet jemand, der ein Schutzgesetz übertritt, nur für jene Schäden, die die Schutznorm verhüten wollte. Der Schutzzweck der Norm ergibt sich aus ihrem Inhalt. Das Gericht hat das anzuwendende Schutzgesetz teleologisch zu interpretieren, um herauszufinden, ob die jeweilige Vorschrift, die übertreten wurde, den in einem konkreten Fall eingetretenen Schaden verhüten wollte.Zutreffend haben zunächst die Vorinstanzen darauf verwiesen, dass es sich bei der Bestimmung des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO um ein Schutzgesetz iSd Paragraph 1311, ABGB handelt. Schutzgesetze im Sinne letzterer Bestimmung sind abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu bestimmt sind, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von Rechtsgütern zu schützen vergleiche ZVR 1984/214 mwN). Nach Lehre und Rechtsprechung haftet jemand, der ein Schutzgesetz übertritt, nur für jene Schäden, die die Schutznorm verhüten wollte. Der Schutzzweck der Norm ergibt sich aus ihrem Inhalt. Das Gericht hat das anzuwendende Schutzgesetz teleologisch zu interpretieren, um herauszufinden, ob die jeweilige Vorschrift, die übertreten wurde, den in einem konkreten Fall eingetretenen Schaden verhüten wollte.

Die Normen der StVO sind grundsätzlich Schutzvorschriften (ZVR 1976/292; ZVR 1991/130;Harrer in Schwimann ABGB2 Rz 16 zu § 1311), doch ist im Einzelnen eine konkrete Prüfung des Schutzzwecks erforderlich.Die Normen der StVO sind grundsätzlich Schutzvorschriften (ZVR 1976/292; ZVR 1991/130; Harrer in Schwimann ABGB2 Rz 16 zu Paragraph 1311,), doch ist im Einzelnen eine konkrete Prüfung des Schutzzwecks erforderlich.

In der Entscheidung ZVR 1974/265 wurde bereits ausgesprochen, dass die Bestimmung nach§ 52 lit a Z 9c StVO (Gewichtsbeschränkung) nicht der Verhinderung von Unfällen im Begegnungsverkehr dient, sondern bezweckt, jenen Gefahren vorzubeugen, die auf dem betreffenden Straßenstück durch das höhere Gewicht hervorgerufen werden.In der Entscheidung ZVR 1974/265 wurde bereits ausgesprochen, dass die Bestimmung nach Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO (Gewichtsbeschränkung) nicht der Verhinderung von Unfällen im Begegnungsverkehr dient, sondern bezweckt, jenen Gefahren vorzubeugen, die auf dem betreffenden Straßenstück durch das höhere Gewicht hervorgerufen werden.

An dieser Rechtsansicht ist festzuhalten, weil für die gefahrlose Ermöglichung des Begegnungsverkehrs nicht das Gewicht, sondern die Breite der Fahrzeuge ausschlaggebend ist und mit dem größeren Gewicht eines Fahrzeuges nicht unbedingt eine größere Breite verbunden sein muss. Auch im vorliegenden Fall war ausschlaggebend, dass eine gefahrlose Begegnung beider Fahrzeuge in flüssiger Fahrt bei der Fahrbahnbreite von 4,5 m ausschließlich wegen der Breite des LKW-Zuges umöglich wurde, die "Masse, das Gewicht und eine allfällige schwere Manövrierbarkeit" des LKW-Zuges aber keine Rolle spielten.

Die Verletzung der Schutznorm des§ 52 lit a Z 9c StVO ist daher mangels Rechtswidrigkeitszusammenhanges den beklagten Parteien nicht zuzurechnen.Die Verletzung der Schutznorm des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 9 c, StVO ist daher mangels Rechtswidrigkeitszusammenhanges den beklagten Parteien nicht zuzurechnen.

Dennoch ergibt sich bei umfassender Abwägung der Zurechnungsgründe keine Änderung der Haftungsaufteilung. Dem Lenker des LKW-Zuges ist zusätzlich vorzuwerfen, auf den entgegenkommenden PKW nur unzureichend mit einer leichten Bremsung reagiert zu haben. Hingegen fällt dem PKW-Lenker zur Last, erst 15 m vor der Kollision trotz ungehinderter Sicht von 70 m den LKW-Zug wahrgenommen und erst dann mit einer Vollbremsung reagiert zu haben. Die Benützung von Sommerreifen ist ihm im Gegensatz zur Rechtsmeinung der Vorinstanzen unter Berücksichtigung des Unfalltages (19. 4.) sowie des Umstandes, dass auch bei Verwendung von Winterreifen der Bremsweg nur unwesentlich verkürzt worden wäre, aber nicht als entscheidender weiterer haftungsbegründender Umstand anzurechnen. Damit hat es bei der von den Vorinstanzen vorgenommenen Haftungsaufteilung zu verbleiben.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO.Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 41,, 50 ZPO.

Textnummer

E61880

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2001:E61880

Im RIS seit

15.06.2001

Zuletzt aktualisiert am

17.04.2024

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