

ZVR 2007/235

Art 17 CMR;
§§ 1168 a Satz 3,
1295 ff, 1304,
1313 a ABGB

OGH 12. 6. 2006,
2 Ob 271/05 z
(LGZ Graz
16. 8. 2005,
5 R 154/05 m;
BG Deutsch-
landsberg
29. 4. 2005,
11 C 135/04 k)

→ Einstandspflicht des Unterfrachtführers nach Ablieferung des Transportguts – Verstoß gegen vertragliche Warnpflicht

Art 17 CMR

→ Der Frachtführer haftet für eine Beschädigung des Transportguts bis zum Zeitpunkt der Ablieferung, die jener Vorgang, durch den der Frachtführer die Obhut über das Gut aufgibt und den Verfügungsberechtigten in die Lage versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Der Ablieferungsvorgang ist abgeschlossen, wenn der Empfänger eine Einwirkungsmöglichkeit auf das Gut hat; dies kann auch durch Abstellen auf einem bestimmten Platz erfolgen.

→ Ob die Entladung in den Obhutszeitraum fällt, ist nicht nach der CMR zu beurteilen. Hat der Empfänger für die Entladung zu sorgen, erfolgt diese außerhalb des Obhuts- und Haftungszeitraums des Frachtführers gem Art 17 CMR. In einem solchen

Sachverhalt:

[Inhalt des Transportvertrags]

Der Kl kaufte bei einer in der Nähe von München ansässigen GmbH eine 7,8 t schwere hydraulische Abkantpresse. Um den Transport der Maschine nach Österreich sollte sich die Verkäuferin kümmern. Diese beauftragte mit dem Transport die Spedition A. Über mehrere Zwischenspediteure wurde letztlich der Bekl als Frachtführer mit dem Transport von Deutschland nach Österreich beauftragt. Der Auftrag umfasste nur den Transport, nicht auch die Abladung der Maschine. Am

Empfangsort sollte die Maschine von der Fa K mit einem Kranwagen abgeladen werden.

[Schadensfall beim Abladevorgang]

Nach dem Eintreffen des Kranwagens versuchte dessen Fahrer mehrmals vergeblich, die vom Bekl in der Zwischenzeit losgezurrte Maschine vom Sattelschlepper abzuladen. Daraufhin besprachen der Kl, der Kranwagenfahrer und der Bekl, den Sattelschlepper und den Kranwagen zueinander in eine günstigere Position zu bringen, um danach neuerlich einen Abladeversuch unternehmen zu können. Als der Bekl mit dem Sattelschlepper anfuhr, um sein Fahrzeug umzustellen, kippte die Abkantpresse, die vor dem Losfahren nicht mehr fixiert worden war, von der Ladefläche herab und wurde beschädigt. Der Bekl hätte wissen müssen, dass sich durch die Entladeversuche des Kranwagenfahrers die Position der Maschine auf der Ladefläche verändern konnte. Der an der Abkantpresse eingetretene Schaden beträgt € 5.000,- exkl USt. Die Bergung der Maschine verursachte dem Kl überdies Kosten von € 1.554,-.

[Begehren des Kl]

Der Kl beehrte vom Bekl zuletzt € 6.554,- sA und brachte vor, das bloße Eintreffen des Guts am Ablieferungsort habe noch nicht dessen Ablieferung bewirkt. Den Bekl treffe daher die Obhutshaftung gem Art 17 CMR. Jedenfalls aber hafte er deliktisch nach den §§ 1295 ff ABGB, weil er den Sattelschlepper sorgfaltswidrig in Bewegung gesetzt habe, ohne das bereits ent-

fall ist der Obhutszeitraum beendet, sobald der Frachtführer die Ladefläche des beladenen Transportfahrzeugs für den Empfänger zugänglich macht.

§§ 1168 a Satz 3, 1295 ff, 1304, 1313 a ABGB Selbst wenn den Frachtführer nach erfolgter Ablieferung keine Einstandspflicht nach der CMR trifft, ist zu prüfen, ob ihn beim Entladevorgang nicht eine Warnpflicht trifft, weil auf den Frachtvertrag subsidiär die Regeln des Werkvertrags anzuwenden sind. Wenn für den Empfänger bzw den von ihm herangezogenen Kranwagenfahrer, dessen Verhalten er sich nach § 1313 a ABGB zurechnen lassen muss, die Gefahr des Abkippen erkennbar war, kommt eine Kürzung des Anspruchs wegen Mitverschuldens gem § 1304 ABGB in Betracht.

sicherte Ladegut neuerlich zu fixieren. Der Bekl habe die Verzurrung selbst gelöst und hätte vor Einleiten des Fahrmanövers wissen müssen, dass die Maschine nicht mehr ausreichend gesichert sei. Der Frachtvertrag sei ein Vertrag zugunsten Dritter, woraus sich die Aktivlegitimation des Kl ergebe.

[Einwendungen des Bekl]

Der Bekl wandte ein, dem Kl stehe in Ermangelung eines direkten Vertragsverhältnisses kein vertraglicher Anspruch gegen den Bekl zu. Der Haftungszeitraum gem Art 17 CMR sei mit der Bereitstellung der Maschine zur Entladung beendet gewesen. Für den Schaden habe die mit der Abladung beauftragte Fa K einzustehen. Der Bekl habe allenfalls als Erfüllungsgehilfe des Empfängers an der Entladung mitgewirkt. Er sei gem Art 17 Abs 4 lit c CMR von jeglicher Haftung befreit. Am Entstehen des Schadens treffe ihn kein Verschulden.

[E der Vorinstanzen]

Das ErstG gab dem Klagebegehren mit einem Teilbetrag von € 3.277,- sA statt und wies das Mehrbegehren ab. Den Bekl treffe eine Sorgfaltswidrigkeit, den Fahrer der Fa K, dessen Verhalten sich der Kl nach § 1313 a ABGB zurechnen lassen müsse, treffe ein gleichteiliges Mitverschulden.

Das von beiden Streitparteien angerufene BerG gab der Ber des Bekl nicht Folge, hingegen jener des Kl Folge und änderte das angefochtene U iS einer gänzlichen Stattgebung des Klagebegehrens ab.

Der OGH gab der über Antrag nach § 508 ZPO nachträglich zugelassenen Rev der bekIP Folge, hob die E der Vorinstanzen auf und verwies die Rechtssache zur neuerlichen Verhandlung und E an das ErstG zurück.

Aus der Begründung:

[Empfänger des Transportguts im Schutzbereich des vom Unterfrachtführer mit seinem Auftraggeber geschlossenen Vertrags]

Unstrittig ist, dass zwischen dem Kl und dem Bekl, der nach den erstinstanzlichen Feststellungen als Unter-

Wichtige Klarstellungen des OGH zum CMR-Haftungsrecht im Zusammenhang mit Schäden bei der Entladung (Abl von 2 Ob 637/84, ZVR 1985/145).

frachtführer anzusehen ist, kein direktes Vertragsverhältnis begründet wurde. Der OGH hat bereits mehrfach ausgesprochen, dass der Empfänger des Transportguts als in den Schutzbereich des vom Unterfrachtführer mit seinem Auftraggeber abgeschlossenen Vertrags einbezogener, weil der Vertragsleistung nahestehender Dritter vertragliche Ansprüche geltend machen könne, weil ihm gegenüber der insoweit „belastete“ Vertragsteil in gleicher Weise Schutzpflichten und Pflichten zu sorgfältigem Verhalten bei der Erbringung seiner Leistung wie gegenüber seinem Vertragspartner zu erfüllen habe (1 Ob 603/95, wbl 1996, 410 [nur LS] mwN; 1 Ob 2377/96 g, JBl 1998, 310; 1 Ob 66/98 g, ZfRV 1998/48; RIS-Justiz RS0037785 [T18]; *Schütz in Straube*, HGB^F § 435 Rz 8).

Diese Auffassung wurde von *Jesser-Huss* mit dem Hinw auf die im Schrifttum überwiegend vertretene Ansicht kritisiert, der Unterfrachtvertrag sei ein echter Vertrag zugunsten Dritter. Dem Empfänger stünden daher jedenfalls – ohne „Umweg über das Rechtsinstitut des Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter“ – direkte vertragliche Ansprüche aus dem Unterfrachtvertrag zu (ecolex 2000, 22 [bei FN 13 und 14]; idS auch SZ 55/20 sowie *Schütz*, aaO § 425 Rz 26 mwN).

Auf diesen Meinungsstreit ist hier nicht weiter einzugehen, weil sich, wie noch zu zeigen sein wird, aus beiden Varianten die vom Bekl in Abrede gestellte Aktivlegitimation des Kl zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegen den Bekl aus dessen mit seinem Auftraggeber abgeschlossenen Unterfrachtvertrag ergibt (vgl RIS-Justiz RS0103797).

[Ablieferungsvorgang nach Art 17 CMR]

Auf diesen Unterfrachtvertrag ist das Übk über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden, zumal eine grenzüberschreitende Güterbeförderung von Deutschland nach Österreich stattgefunden hat (Art 1 CMR). Die Ausstellung eines durchgehenden Frachtbriefs wurde von den Streitparteien weder behauptet noch sind die dafür erforderlichen Tatsachen festgestellt. Entgegen der Rechtsansicht des BerG ist jedoch Art 34 CMR für die Beurteilung der anstehenden Rechtsfragen ohnedies ohne Relevanz, weil es in diesem Rechtsstreit nicht um die Klärung einer allfälligen Haftung des bekl Unterfrachtführers gegenüber dem (mit dem Empfänger nicht identen) Absender geht (vgl 7 Ob 96/99 i, ZfRV 1999/73; *Csoklich*, Anmerkungen zu Art 34 CMR, ÖJZ 2003/3, 41).

Gem Art 17 Z 1 CMR haftet der Frachtführer für eine Beschädigung des Guts, sofern diese zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Guts und dem seiner Ablieferung eintritt. Ablieferung iSd Vorschrift ist jener Vorgang, durch den der Frachtführer die zur Beförderung erlangte Obhut über das Gut mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Verfügungsberechtigten wieder aufgibt und diesen in die Lage versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben (SZ 54/160; ZVR 1985/145; 7 Ob 683/86; 1 Ob 28/00 z). Der Ablieferungsvorgang ist abgeschlossen, wenn ein Verhältnis hergestellt wird, das dem zur Entgegennahme bereiten Empfänger die Einwirkungsmöglichkeit auf das Gut einräumt. Wie die Übernahme ist

auch die Ablieferung ein zweiseitiger Akt, die der Mitwirkung des Empfängers bedarf (ZVR 1985/145; RIS-Justiz RS0074012). Das Gut kann daher dem Berechtigten mit dessen Einverständnis auch durch Abstellen auf einem bestimmten Platz zur Verfügung gestellt werden (ZVR 1985/145; 7 Ob 683/86; 1 Ob 28/00 z).

[Entladung in casu Pflicht des Empfängers]

Die CMR enthält keine Regelung, ob das Entladen in den Obhutszeitraum fällt. Obliegt die Entladung dem Frachtführer, untersteht die Entladetätigkeit noch seiner Obhut. Hat dagegen der Absender oder der Empfänger zu entladen, erfolgt dies außerhalb des Obhuts- und Haftungszeitraums des Frachtführers gem Art 17 CMR (vgl 10 Ob 75/05 k; *Schütz in Straube*, aaO § 429 Rz 9). Im vorliegenden Fall oblag die Entladung dem Kl als Empfänger des Transportguts, der sich dazu eines dritten Unternehmers bediente.

[Ende der Obhut ab Zugänglichkeit der Ladefläche für den Empfänger]

Entscheidend für die Beendigung des Obhutszeitraums des Bekl war demnach, ab welchem Zeitpunkt dem empfangsbereiten Kl bzw dem von ihm mit der Entladung beauftragten Dritten am letztlich genehmigten Abladeort die Ladefläche des beladenen Transportfahrzeugs zum Zweck der Entladung zugänglich war (RIS-Justiz RS0062537). Diese Voraussetzung lag jedenfalls bei Beginn der Entladeversuche durch den Kranwagenfahrer vor. Spätestens zu diesem Zeitpunkt hatte der Bekl im Einverständnis mit dem Kl das Transportgut aus seiner Obhut entlassen und in jene des Kl übertragen (vgl ZVR 1985/145). Das schädigende Ereignis trat somit – wie schon das BerG zutreffend erkannte – erst nach dem Ende der Obhutszeit des Art 17 CMR ein.

[Geltung nationalen Rechts, soweit keine Sonderregelung in CMR]

Zu allen Fragen, welche die CMR als Vertragsordnung nicht regelt, sind die (nach dem IPR zur Anwendung gelangenden) Bestimmungen des nationalen Rechts heranzuziehen (RIS-Justiz RS0073696; *Schütz*, aaO § 452 Anh I Art 17 CMR Rz 1). Kollisionsrechtliche Fragen stellen sich hier nicht, weil sowohl die Vertragsparteien des Unterfrachtvertrags als auch der Kl in Österreich ansässige Unternehmer sind. Für außerhalb der Obhutszeit verursachte Vermögensschäden haftet der Frachtführer nach dem allgemeinen Schuldrecht (6 Ob 215/02 i; *Schütz* aaO), hier also nach den einschlägigen Bestimmungen des ABGB.

[Abgrenzung zu ZVR 1985/145]

In der schon mehrfach zit E ZVR 1985/145 (2 Ob 637/84) beurteilte der OGH einen vergleichbaren Sachverhalt: Auch im damaligen Anlassfall hatte der Fahrer des Transportfahrzeugs dem Empfänger die Gewahr-same über das Transportgut bereits eingeräumt, ehe er von dem mit der Abladung betrauten Kranfahrer die Anweisung erhielt, ca 1 m weit zurückzufahren, um ein sicheres Aufnehmen der Ladung mit dem Kran zu gewährleisten. Nach Zurücklegung einer Strecke von ca ½ m war das bereits losgegurte Transportgut (ein Fräswerk) vom Anhänger gerutscht. →

Der erk Senat vertrat dazu die Rechtsansicht, ein zur (besseren) Durchführung weiterer Entladetätigkeit durch den Empfänger erforderliches Fahrmanöver mit dem Transportfahrzeug stelle keine bloße Gefälligkeit des Frachtführers dar, sondern sei seine vertragliche Nebenpflicht, die sich aus dem Beförderungsvertrag ergebe. Bei der Erfüllung dieser vertraglichen Nebenpflicht sei dem Lenker des Frachtführers jedoch kein rechtswidriges und schuldhaftes Fehlverhalten (die von der kP behauptete abrupte Bremsung konnte nicht erwiesen werden) unterlaufen. Da die Entladung der kP obliegen sei, habe der Entladevorgang zu ihrem Risikobereich gehört. Sie hätte daher die zur Sicherung des Guts gegen die mit der Abladung verbundenen Gefahren notwendigen Vorkehrungen treffen müssen. Diese seien ihr auch dann obliegen, wenn sich im Zug des Abladevorgangs ein weiteres Fahrmanöver des Transportfahrzeugs als notwendig erwiesen habe. Die Rechtsmeinung des BerG, dass der Lenker die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen treffen hätte müssen, könne mit Rücksicht auf die Zugehörigkeit des Entladevorgangs zum Risikobereich der kP nicht geteilt werden. Ob dem Lenker aber die Verletzung einer Warnpflicht zur Last falle, für welche der Frachtführer gem § 1313 a ABGB einzustehen habe, sei nicht zu prüfen, weil die kP ihre Ansprüche auf die Verletzung einer solchen vertraglichen Nebenpflicht nicht gestützt und in diese Richtung auch kein Sachvorbringen erstattet habe.

Diese Grundsätze sind auf den vorliegenden Fall insoweit übertragbar, als es auch hier dem über die Ladung bereits verfügbungsberechtigten Kl bzw dem von ihm mit der Abladung betrauten dritten Unternehmer obliegen wäre, vor dem Umstellen des Transportfahrzeugs Vorkehrungen zur Sicherung des Transportguts zu treffen. Entgegen der Rechtsansicht der Vorinstanzen kann dem Bekl daher nicht vorgeworfen werden, die Maschine nicht neuerlich fixiert zu haben.

[Vorwurf der Warnpflichtverletzung – Feststellungsmängel]

Dass dem Bekl bei seinem Fahrmanöver ein fahrtechnischer Fehler unterlaufen wäre, wurde weder behauptet noch festgestellt. Anders als in der zit E hat der Kl jedoch ein Sachvorbringen erstattet, aus welchem der Vorwurf einer Warnpflichtverletzung durch den Bekl abgeleitet werden kann. Auf den Frachtvertrag sind

nach hA subsidiär die Bestimmungen über den Werkvertrag anzuwenden (RIS-Justiz RS0021783; *Schütz*, aaO § 425 Rz 24 mwN). Den Frachtführer trifft demnach auch die Warnpflicht gem § 1168 a Satz 3 ABGB (vgl auch 1 Ob 603/95), uzw auch gegenüber dem Empfänger, ob dieser nun als gem § 881 Abs 2 ABGB berechtigter oder in den Schutzbereich des Unterfrachtvertrags einbezogener Dritter anzusehen ist.

Der Kl hat in erster Instanz behauptet, der Bekl hätte um die unzureichende Sicherung der Maschine Bescheid wissen müssen und damit implizit auch vorgebracht, dass dem Bekl die Gefahr der Beschädigung des Transportguts vor dem Verstellen des Transportfahrzeugs vorhersehbar gewesen sei. Dem sind auch die Vorinstanzen auf Sachverhaltsebene gefolgt, allerdings mit dem unzutreffenden rechtlichen Schluss, der Bekl wäre zur Fixierung der Ladung verpflichtet gewesen. Unter dem Aspekt einer möglichen Warnpflichtverletzung wurde das Sachvorbringen des Kl hingegen weder erörtert noch geprüft. Nach den Feststellungen war die Entscheidung, das Transportfahrzeug umzustellen, Ergebnis einer „Besprechung“ zwischen dem Kl, dem Bekl und dem Kranwagenfahrer. Ob hierbei das Erfordernis der Sicherung der Maschine zur Sprache kam, steht ebensowenig fest wie die Erkennbarkeit der Gefahr des Herabkippens auch für den Kl bzw den zur Entladung herangezogenen Kranwagenfahrer. Des Weiteren ist noch ungeklärt, welche Dispositionen bei einer entsprechenden Warnung durch den Bekl getroffen worden wären. Erst nach Kenntnis dieser Tatumstände kann aber beurteilt werden, ob der Bekl die Beschädigung des Ladeguts wegen einer schuldhaften Verletzung der vertraglichen Warnpflicht zu vertreten hat und ob den Kl ein seinen Ersatzanspruch minderndes Mitverschulden trifft (vgl *M. Bydlinski* in *KBB*, § 1168 a ABGB Rz 11).

[Verbot einer Überraschungsentscheidung]

Aus diesem Grund – und um die Parteien nicht mit einer von ihnen nicht bedachten Rechtsansicht zu überraschen – sind die U der Vorinstanzen aufzuheben. Das ErstG wird die dargelegte Rechtsansicht mit den Parteien zu erörtern und ihnen die Gelegenheit zu ergänzendem Vorbringen und zu Beweisanboten zu geben haben. Nach Maßgabe dieses Vorbringens wird es das Verfahren sodann zu ergänzen und Feststellungen über die noch offenen Fragen zu treffen haben.

Anmerkung:

Wird eine Ware transportiert, wird häufig die Staatsgrenze überschritten. Erfolgt der Transport durch einen Lkw auf der Straße, ist die CMR anzuwenden. Kommt es bei einem solchen Transport zu einem Schaden des Transportguts, vermutet man spontan, dass die zu beurteilende Rechtsfrage nach der **CMR** zu beurteilen ist, die Würfel jedenfalls im **Transportrecht** fallen. Die vorliegende E macht indes deutlich, dass sehr sorgfältig zwischen mehreren Rechtsschichten zu unterscheiden ist:

Eine Einstandspflicht des Frachtführers nach Art 17 CMR kommt nur in Betracht für Schäden während seiner Obhut. Bis zu welchem Zeitpunkt diese gegeben ist, beurteilt sich aber nicht nach der CMR, sondern da-

nach, wer für den Entladevorgang verantwortlich ist, das Transportunternehmen oder der Empfänger. Fällt die **Entladung** wie im vorliegenden Fall in den **Verantwortungsbereich des Empfängers**, ist die Obhut – und damit die Haftung – des Transportunternehmens zu dem Zeitpunkt beendet, zu dem es dem Empfänger Zutritt zum Transportgut verschafft. Der Unfall ereignete sich im zu beurteilenden Sachverhalt nach diesem Zeitpunkt, sodass eine Einstandspflicht aus Art 17 CMR zu Recht zu verneinen war.

Damit war der bekl Transportunternehmer aber noch nicht endgültig „aus dem Schneider“. Der OGH stellte zunächst darauf ab, dass den Unterfrachtführer gegenüber dem Empfänger der Ware **vertragliche**

Pflichten treffen. Ob es sich dabei um einen echten Vertrag zugunsten Dritter oder einen Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter handelt, hat jedenfalls im zu beurteilenden Sachverhalt keine Rolle gespielt. Der OGH wendet auf diese **Sonderbeziehung** zu Recht die Regeln des Werkvertrags an, handelt es sich doch beim Frachtvertrag um eine besondere Spielart des Werkvertrags. Und gibt es beim Frachtvertrag keine Spezialregeln, ist auf die allgemeinen Regeln zurückzugreifen.

Bei der Lösung der konkreten Rechtsfrage entdeckte der OGH eine ähnlich gelagerte VorE, kommt aber zu einem ggt Ergebnis. Der Unterschied zwischen der VorE 2 Ob 637/84 (ZVR 1985/145) und der vorliegenden liegt dabei darin, dass in dieser das **Sachvorbringen so gedeutet** werden kann, dass daraus eine **Warnpflichtverletzung** abgeleitet werden kann. Was der Kl in der VorE behauptet hat, ist der dortigen – jedenfalls deren veröffentlichten Text – nicht zu entnehmen. Wiedergegeben wurde lediglich die Sachverhaltsschilderung durch den Kl. In der vorliegenden E stützte der Kl sein Begehren auf einen Verstoß gegen Art 17 CMR sowie eine **deliktische** Haftung nach §§ 1295 ff ABGB. Der OGH hat schlussendlich eine Haftung wegen eines Ver-

stoßes gegen eine **vertragliche Pflicht** für maßgeblich angesehen.

Daraus ist für den kl RA der Schluss zu ziehen, dass es ungeachtet des Grundsatzes „iura novit curia“ stets ratsam ist, einen Anspruch auf **mehrere Anspruchsgrundlagen** zu stützen. Der kl Anwalt hat sich auf eine transportrechtliche Anspruchsgrundlage und dazu auf einen deliktischen Schadenersatzanspruch gem § 1295 ABGB gestützt. Wäre der OGH sehr streng gewesen, hätte er das Begehren mit der Begründung abweisen können, dass die **vertragliche** Anspruchsgrundlage gerade nicht genannt worden ist. Die bloße Zitierung der §§ 1295 ff ABGB beim Schadenersatzanspruch ohne die Spezifizierung „deliktisch“ wäre da noch einen Deut vorsichtiger gewesen. Es ist mE zu begrüßen, dass sich der OGH in dieser E gerade nicht auf einen so formalistischen Standpunkt gestellt hat. Beifallswert, weil dem Postulat der Gewährung des rechtlichen Gehörs Rechnung tragend, ist zudem die Zurückverweisung, weil die Parteien nicht mit einer Rechtsansicht überrascht werden sollen, mit der die Parteien erstmals vom OGH konfrontiert werden (§ 182a ZPO).

Christian Huber, RWTH Aachen

→ Schadensteilung zwischen vorbeifahrendem Mofa und ausscherendem Pkw

§§ 12 Abs 5, 13, 15 StVO

Der Lenker eines einspurigen Fahrzeugs, der gem § 12 Abs 5 StVO rechts an einer stehenden Kolonne (mit einem ausreichenden Seitenabstand von 45 cm) vorfährt, muss dann, wenn er bemerkt, dass sich die Kolonne vor ihm in Bewegung setzt, sein Fahrzeug nicht zum Stillstand bringen; er muss vielmehr seine Geschwindigkeit solchermaßen an die Kolonne anpassen, dass er, sobald er ein Fahrzeug der Kolonne erreicht, das sich in Bewegung zu set-

zen beginnt, nicht schneller fährt als die schon in Bewegung befindlichen zweispurigen Fahrzeuge der Kolonne, weil andernfalls ein unzulässiges Rechtsüberholmanöver gem § 15 StVO vorläge.

§ 1304 ABGB (§ 7 Abs 1 EKHG)

Verschuldensteilung 2:1 zu Gunsten eines hiegegen verstoßenden Mofa-Lenkers gegenüber einem aus der Fahrkolonne unaufmerksam nach rechts zu einem Parkplatz ausscherenden Pkw-Lenker.

ZVR 2007/236

§§ 12 Abs 5, 13, 15 StVO;
§ 1304 ABGB
(§ 7 Abs 1 EKHG)

OGH 23. 3. 2007,
2 Ob 262/05a
(LG Wien
25. 8. 2005,
36 R 236/05f;
BG Hernalts
1. 12. 2004,
6 C 1282/02v)

Sachverhalt:

[Die beteiligten Fahrzeuge und das Umfeld]

An einem Verkehrsunfall waren das vom Kl gelenkte Mofa und der vom Erstbekl gelenkte und bei der Zweitbekl haftpflichtversicherte Pkw beteiligt. Die im Unfallbereich als Einbahn geführte Straße hatte an der Unfallstelle eine Fahrbahnbreite von 4 m. Es stand ein Fahrstreifen zur Verfügung. Die höchstzulässige Geschwindigkeit war 50 km/h. Vor der Kreuzung stand eine Fahrzeugkolonne von zehn bis zwölf Fahrzeugen. Der Fahrbahnrand war locker verparkt. Die Behindertenzone war nicht verparkt. Der Pkw des Bekl befand sich in der Mitte dieser Kolonne etwa im Bereich des Behindertenparkplatzes.

[Unfallhergang]

Als der Kl mit einer konstanten Geschwindigkeit von etwa 20 bis 25 km/h begann, rechts an der stehenden Kolonne vorbeizufahren, zeigte die Ampel Rotlicht. Die Fahrzeuge in der Kolonne befanden sich noch im Stillstand. Der Kl beobachtete beim Vorfahren

die Ampel nicht. Der Seitenabstand zwischen der Fahrzeugkolonne und den geparkten Fahrzeugen betrug 1,70 m bis 1,80 m. Der Kl fuhr mittig zwischen der Fahrzeugkolonne und den geparkten Autos.

Als die Ampel auf Grünlicht schaltete, setzte sich die Kolonne vor dem Pkw des Bekl in Bewegung, worauf auch der Erstbekl sein Fahrzeug in Bewegung setzte. Der Erstbekl blickte vor dem Losfahren weder in den rechten Außenspiegel noch über seine rechte Schulter, lenkte unmittelbar nach dem Anfahren seinen Pkw nach rechts in Richtung des freien Behindertenparkplatzes und legte bis zur Kollision eine Wegstrecke von etwa 1,50 m zurück. Ob am Pkw ein Blinker betätigt wurde, konnte nicht festgestellt werden. Die Fahrzeuge hinter dem Bekl befanden sich im Kollisionszeitpunkt noch im Stillstand. Als die Losfahrbewegung für den Kl objektiv auffällig werden konnte, befand sich das Mofa des Kl mit dem Vorderrad etwa auf Höhe des linken Hinterrades des Pkw des Bekl.

Abgrenzung zwischen „Vorbeischlängeln“ und Vorbeifahren eines einspurigen Fahrzeugs bei Kollision mit einem aus einer Kolonne zum Einparken ausscherenden Pkw.