jusline®
»» Recht. Schnell

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

# TE OGH 2000/7/25 10Ob28/00s

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 25.07.2000

**Kopf**

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Bauer als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Ehmayr, Dr. Steinbauer, Dr. Hopf und Dr. Fellinger als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Agnieszka A*****, vertreten durch Dr. Karl Zach, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagte Partei Verlassenschaft nach der am 24. Mai 1994 verstorbenen Rosemarie G*****, zuletzt wohnhaft in *****, vertreten durch Dr. Peter Rudeck und Dr. Gerhard Schlager, Rechtsanwälte in Wien, wegen S

284.471 sA und Feststellung (Streitwert S 100.000), infolge außerordentlicher Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht vom 17. November 1999, GZ 17 R 197/99m-38, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

**Spruch**

Die außerordentliche Revision der klagenden Partei wird gemäß § 508a Abs 2 ZPO mangels der Voraussetzungen des § 502 Abs 1 ZPO zurückgewiesen (§ 510 Abs 3 ZPO).Die außerordentliche Revision der klagenden Partei wird gemäß Paragraph 508 a, Absatz 2, ZPO mangels der Voraussetzungen des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO zurückgewiesen (Paragraph 510, Absatz 3, ZPO).

**Text**

Begründung:

**Rechtliche Beurteilung**

Gemäß § 1 EKHG hängt die Anwendbarkeit dieses Gesetzes ua vom Betrieb eines Kraftfahrzeuges ab. Gemäß § 2 Abs 2 EKHG ist der Begriff des Kraftfahrzeuges im Sinne des KFG 1967 auszulegen. Die Kraftfahrzeugeigenschaft ist von den Gerichten seit der Aufhebung des § 1 Abs 4 KFG 1967 (BGBl 1992/452) selbständig zu beurteilen (Schwimann/Schauer, ABGB2 VIII, § 2 EKHG Rz 7). Gemäß § 2 Abs 1 Z 1 KFG 1967 ist ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Nach § 2 Abs 1 Z 1 StVO 1960 gilt als Straße eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen (vgl zum Straßen-Begriff auch Danzl, EKHG6 § 2 Anm 5).Gemäß Paragraph eins, EKHG hängt die Anwendbarkeit dieses Gesetzes ua vom Betrieb eines Kraftfahrzeuges ab. Gemäß Paragraph 2, Absatz 2, EKHG ist der Begriff des Kraftfahrzeuges im Sinne des KFG 1967 auszulegen. Die Kraftfahrzeugeigenschaft ist von den Gerichten seit der Aufhebung des Paragraph eins, Absatz 4, KFG 1967 (BGBl

1992/452) selbständig zu beurteilen (Schwimann/Schauer, ABGB2 römisch VIII, Paragraph 2, EKHG Rz 7). Gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967 ist ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Nach Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, StVO 1960 gilt als Straße eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen vergleiche zum Straßen-Begriff auch Danzl, EKHG6 Paragraph 2, Anmerkung 5).

Der Oberste Gerichtshof hat bereits ausgesprochen, dass das (seinerzeitige) EisenbahnhaftpflichtG auf ausschließlich der Unterhaltung und nicht dem Verkehr dienende bahnähnliche Einrichtungen in Vergnügungsstätten wie Rutsch-, Berg- und Talbahnen ("Achterbahnen") und dergleichen nicht anzuwenden ist (SZ 19/323). Er hat weiters entschieden, dass die Voraussetzung der Straßenverwendung gemäß § 2 Z 1 KFG 1967 bei Fahrzeugen einer Autodrom-Anlage nicht gegeben ist (EvBl 1982/129). Auch die gegenständliche, in der Zwischenzeit jedoch nicht mehr existierende Gokart-Bahn im Wr. Prater diente nicht der Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses, sondern lediglich des Spieltriebs und der Belustigung (vgl ZfVB 1997/1020). Gokarts sind keine "Straßenfahrzeuge" (Apathy, EKHG § 2 Rz 11 mwN; Schwimann/Schauer aaO § 2 Rz 11 mwN; ZVR 1998/18 [Rasenmähtraktor]), das EKHG ist daher nicht (unmittelbar) anwendbar. Da die Gokarts in einem vom allgemeinen Verkehr völlig abgesonderten Bereich betrieben wurden, kommt auch eine analoge Anwendung des EKHG nicht in Betracht (2 Ob 84/00t [s RIS-Justiz RS0029895, RS0058076, RS0058088, RS0058093]; vgl auch EvBl 1982/129 [Autodrom]; EvBl 1992/132 [Sommerrodelbahn]). Die gegenständlichen Gokarts kamen auf einer abgeschlossenen Gokart-Bahn (Rundkurs mit einer Gesamtlänge von knapp 100 m) zum Einsatz, sohin nicht in einem Bereich, in dem ein dem Straßenverkehr vergleichbarer öffentlicher Verkehr stattfand (Apathy aaO § 2 Rz 17). Die besonderen Gefahren der Eisenbahn ergeben sich vor allem aus der raschen Fortbewegung verhältnismäßig großer Massen; Gefahrenmomente sind demgemäß die hohe Geschwindigkeit, die Unmöglichkeit, rasch anzuhalten, und die Wucht des fahrenden Zuges. Die typische Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges liegt insbesondere in der erreichbaren hohen Geschwindigkeit bei Teilnahme am allgemeinen Verkehr (EvBl 1982/129; EvBl 1992/132). An diese besonderen Gefahren reichte die Betriebsgefahr der gegenständlichen Gokart-Bahn nicht heran.Der Oberste Gerichtshof hat bereits ausgesprochen, dass das (seinerzeitige) EisenbahnhaftpflichtG auf ausschließlich der Unterhaltung und nicht dem Verkehr dienende bahnähnliche Einrichtungen in Vergnügungsstätten wie Rutsch-, Berg- und Talbahnen ("Achterbahnen") und dergleichen nicht anzuwenden ist (SZ 19/323). Er hat weiters entschieden, dass die Voraussetzung der Straßenverwendung gemäß Paragraph 2, Ziffer eins, KFG 1967 bei Fahrzeugen einer Autodrom-Anlage nicht gegeben ist (EvBl 1982/129). Auch die gegenständliche, in der Zwischenzeit jedoch nicht mehr existierende Gokart-Bahn im Wr. Prater diente nicht der Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses, sondern lediglich des Spieltriebs und der Belustigung vergleiche ZfVB 1997/1020). Gokarts sind keine "Straßenfahrzeuge" (Apathy, EKHG Paragraph 2, Rz 11 mwN; Schwimann/Schauer aaO Paragraph 2, Rz 11 mwN; ZVR 1998/18 [Rasenmähtraktor]), das EKHG ist daher nicht (unmittelbar) anwendbar. Da die Gokarts in einem vom allgemeinen Verkehr völlig abgesonderten Bereich betrieben wurden, kommt auch eine analoge Anwendung des EKHG nicht in Betracht (2 Ob 84/00t [s RIS-Justiz RS0029895, RS0058076, RS0058088, RS0058093]; vergleiche auch EvBl 1982/129 [Autodrom]; EvBl 1992/132 [Sommerrodelbahn]). Die gegenständlichen Gokarts kamen auf einer abgeschlossenen Gokart-Bahn (Rundkurs mit einer Gesamtlänge von knapp 100 m) zum Einsatz, sohin nicht in einem Bereich, in dem ein dem Straßenverkehr vergleichbarer öffentlicher Verkehr stattfand (Apathy aaO Paragraph 2, Rz 17). Die besonderen Gefahren der Eisenbahn ergeben sich vor allem aus der raschen Fortbewegung verhältnismäßig großer Massen; Gefahrenmomente sind demgemäß die hohe Geschwindigkeit, die Unmöglichkeit, rasch anzuhalten, und die Wucht des fahrenden Zuges. Die typische Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges liegt insbesondere in der erreichbaren hohen Geschwindigkeit bei Teilnahme am allgemeinen Verkehr (EvBl 1982/129; EvBl 1992/132). An diese besonderen Gefahren reichte die Betriebsgefahr der gegenständlichen Gokart-Bahn nicht heran.

Eine Ausdehnung der in den Haftpflichtgesetzen verankerten besonderen Gefährdungshaftung kraft Analogie kommt nur dann in Betracht, wenn es sich um gefährliche Betriebe handelt (EvBl 1982/129). Es müsste sich demnach um einen Betrieb handeln, bei dem die Interessen Dritter nicht erst infolge zufälliger konkreter Umstände, sondern schon infolge seiner allgemeinen Beschaffenheit in einer das normale Maß der im modernen Leben stets bestehenden Gefährdung wesentlich übersteigenden Art gefährdet würden. Die besondere Haftung des Betriebsinhabers tritt nicht schon dann ein, wenn ein an sich ungefährlicher Betrieb im Einzelfall unter gewissen Umständen zu einem

gefährlichen wird, sie ist vielmehr erst dann zu bejahen, wenn eine solche Gefahr nach der Art des Betriebs regelmäßig und allgemein vorhanden ist. Noch dazu muss dabei auch die Gefahr des Eintritts eines außergewöhnlich hohen Schadens bestehen. Der Begriff des gefährlichen Betriebs darf nicht zu weit ausgelegt werden (SZ 46/36 [Feuerwerk]; EvBl 1982/129 [Autodrom]; JBl 1985, 556 [Sturmboot]; 3 Ob 516/88 [Geisterbahn; s hiezu auch Berufungsentscheidung des OLG Wien 23. 11. 1987, 14 R 234/87, in REDOK 12.701]; EvBl 1992/132 [Sommerrodelbahn]; ZVR 1998/18 [Rasenmähtraktor]; 1 Ob 26/00f [Sonnenstudio]; RIS-Justiz RS0029170, RS0029913, RS0072341). Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen stellte die gegenständliche Gokart-Bahn keinen gefährlichen Betrieb dar.

Was schließlich noch den Vorwurf der Verletzung einer (vertraglichen) Verkehrssicherheitspflicht betrifft, so darf auch diese nicht überspannt werden (ZVR 1989/28; RZ 1992/77; ZVR 1996/112; RIS-Justiz RS0023487, RS0023893, RS0023950), soll sie nicht eine in Wahrheit vom Verschulden unabhängige Haftung des Sicherungspflichtigen zur Folge haben (MietSlg 30.243; MietSlg 33.216; 7 Ob 51/00a; RIS-Justiz RS0023950). Der Magistrat der Stadt Wien, MA 35, stellte im Jahre 1989 mit zwei Bescheiden die Eignung der gegenständlichen Gokart-Bahn fest und bewilligte deren Inbetriebnahme. Die Einhaltung der erteilten Auflagen wurde in der Folge von der Behörde jährlich überprüft. Die Gokart-Bahn und deren (soweit hier relevante) Handhabung entsprachen dem § 102 Abs 8 Wiener Veranstaltungsstättengesetz, LGBl 1978/04. Selbst die Revisionswerberin geht davon aus, dass das Ziel beim Gokart-Fahren - anders als etwa beim Autodrom (EvBl 1982/129) - nicht im absichtlichen Zusammenstoßen der Fahrzeuge liegt. Im Übrigen kann der konkrete Inhalt einer Verkehrssicherungspflicht immer nur von Fall zu Fall bestimmt werden (RIS-Justiz RS0029874; RS0110202; Schwimann/Harrer, ABGB2 VII, § 1295 Rz 44). Die Lösung der Frage, ob im konkreten Fall die Erblasserin als damalige Bahnbetreiberin alles ihr Zumutbare zur Verhütung der Gefahren der vorliegenden Art getan hat, bildet wegen der über den Anlassfall nicht hinausgehenden Bedeutung keine erhebliche Rechtsfrage im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO, schließt doch die Kasuistik des Einzelfalls in der Regel eine beispielgebende Entscheidung aus (1 Ob 338/98g; 9 Ob 10/00m ua). Eine unvertretbare, im Interesse der Rechtssicherheit jedenfalls wahrzunehmende Verkennung der Rechtslage, die dessen ungeachtet die Zulässigkeit der Revision begründen könnte, ist dem Berufungsgericht bei der Anwendung der richtig wiedergegebenen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes auf den hier zu beurteilenden Einzelfall nicht unterlaufen.Was schließlich noch den Vorwurf der Verletzung einer (vertraglichen) Verkehrssicherheitspflicht betrifft, so darf auch diese nicht überspannt werden (ZVR 1989/28; RZ 1992/77; ZVR 1996/112; RIS-Justiz RS0023487, RS0023893, RS0023950), soll sie nicht eine in Wahrheit vom Verschulden unabhängige Haftung des Sicherungspflichtigen zur Folge haben (MietSlg 30.243; MietSlg 33.216; 7 Ob 51/00a; RIS-Justiz RS0023950). Der Magistrat der Stadt Wien, MA 35, stellte im Jahre 1989 mit zwei Bescheiden die Eignung der gegenständlichen Gokart-Bahn fest und bewilligte deren Inbetriebnahme. Die Einhaltung der erteilten Auflagen wurde in der Folge von der Behörde jährlich überprüft. Die Gokart-Bahn und deren (soweit hier relevante) Handhabung entsprachen dem Paragraph 102, Absatz 8, Wiener Veranstaltungsstättengesetz, LGBl 1978/04. Selbst die Revisionswerberin geht davon aus, dass das Ziel beim Gokart-Fahren - anders als etwa beim Autodrom (EvBl 1982/129) - nicht im absichtlichen Zusammenstoßen der Fahrzeuge liegt. Im Übrigen kann der konkrete Inhalt einer Verkehrssicherungspflicht immer nur von Fall zu Fall bestimmt werden (RIS-Justiz RS0029874; RS0110202; Schwimann/Harrer, ABGB2 römisch VII, Paragraph 1295, Rz 44). Die Lösung der Frage, ob im konkreten Fall die Erblasserin als damalige Bahnbetreiberin alles ihr Zumutbare zur Verhütung der Gefahren der vorliegenden Art getan hat, bildet wegen der über den Anlassfall nicht hinausgehenden Bedeutung keine erhebliche Rechtsfrage im Sinne des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO, schließt doch die Kasuistik des Einzelfalls in der Regel eine beispielgebende Entscheidung aus (1 Ob 338/98g; 9 Ob 10/00m ua). Eine unvertretbare, im Interesse der Rechtssicherheit jedenfalls wahrzunehmende Verkennung der Rechtslage, die dessen ungeachtet die Zulässigkeit der Revision begründen könnte, ist dem Berufungsgericht bei der Anwendung der richtig wiedergegebenen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes auf den hier zu beurteilenden Einzelfall nicht unterlaufen.

**Anmerkung**

E59046 10A00280

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:2000:0100OB00028.00S.0725.000

**Dokumentnummer**

JJT_20000725_OGH0002_0100OB00028_00S0000_000

**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