

# TE OGH 1986/10/23 80b39/86

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 23.10.1986

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Stix als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Kralik, Dr.Vogel, Dr.Kropfitsch und Dr.Zehetner als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Ludwig H\*\*\* & Sohn OHG, Donaufelder Gemüsekonservenfabrik, Patricigasse 13-15, 1210 Wien, vertreten durch Dr.Ingo Ubl, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei E\*\*\* N\*\*\* B\*\*\*

V\*\*\*-AG, Roßauer Lände 47-49, 1090 Wien, vertreten durch Dr.Hans Litschauer, Rechtsanwalt in Wien, wegen 29.159 S s.A., infolge Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Landesgerichtes für ZRS Wien als Berufungsgerichtes vom 8.Jänner 1986, GZ 42 R 849/85-32, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Bezirksgerichtes Innere Stadt Wien vom 4.September 1985, GZ 25 C 1596/84-26, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

## Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit 3.069,75 S bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin Barauslagen von 240 S und Umsatzsteuer von 257,25 S) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

## Text

Entscheidungsgründe:

Am 25. November 1983 ereignete sich gegen 9,15 Uhr im 10. Wiener Gemeindebezirk auf der Favoritenstraße im Bereich Altes Landgut ein Verkehrsunfall, an dem unter anderen Josef S\*\*\* als Lenker des LKW der Klägerin mit dem Kennzeichen W 787.446 und Miroljub G\*\*\* als Lenker eines LKW-Zuges (Kennzeichen des Zugfahrzeugs N 106.505) beteiligt waren. Die Beklagte ist der Haftpflichtversicherer dieses LKW-Zuges. Der LKW des Klägers wurde beschädigt; Personenschaden trat nicht ein. Ein gerichtliches Strafverfahren fand nach der Aktenlage gegen keinen der beteiligten Lenker statt. Die Klägerin begehrte aus dem Rechtsgrund des Schadenersatzes aus diesem Verkehrsunfall die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 29.159 S s.A. (Fahrzeugschaden). Der Höhe nach ist der Klagsbetrag nicht mehr strittig. Dem Grunde nach stützte die Klägerin ihr Begehren im wesentlichen auf die Behauptung, G\*\*\* treffe das Alleinverschulden an diesem Verkehrsunfall, weil er auf Glatteis den von ihm gelenkten LKW-Zug nicht rechtzeitig anhalten habe können. Dadurch sei es zu mehrfachen Kollisionen gekommen, wobei auch das angehaltene Fahrzeug der Klägerin beschädigt worden sei. Zusätzlich werde das Klagebegehren auch auf die Bestimmungen des EKHG gestützt (ON 24 S 54).

Die Beklagte wendete dem Grunde nach im wesentlichen ein, das Alleinverschulden treffe den Lenker des Fahrzeugs der Klägerin, weil er infolge der vereisten Fahrbahn nicht rechtzeitig anhalten habe können und deswegen auf ein vor ihm stehendes Fahrzeug aufgefahren sei.

Das Erstgericht wies das Klagebegehr ab.

Es stellte im wesentlichen folgenden Sachverhalt fest:

Zur Unfallszeitzeit war die Fahrbahn im Unfallsbereich extrem glatt; es war nicht gestreut. Der Unfall ereignete sich etwa 50 bis 60 m nach der Ausfahrt des Verteilerkreises Favoriten (Altes Landgut) stadtauswärts in der Favoritenstraße. Infolge des Glatteises blieb vorerst ein LKW-Zug eines ungarischen Fräters am rechten Fahrbanrand stehen. Dahinter hielt Maria B\*\*\* mit ihrem PKW. Hinter diesem Fahrzeug stand Alfred P\*\*\* mit seinem PKW, hinter diesem ein von Lulaj S\*\*\* gelenkter LKW. Dann befand sich links seitlich versetzt der LKW der Klägerin und hinter diesen Fahrzeugen stand ein von Peter F\*\*\* gelenkter PKW. Alle diese Fahrzeuge befanden sich vorerst im Stillstand. Ihre exakte Lage in bezug zum Fahrbahnverlauf läßt sich nicht mehr genau rekonstruieren. Hinter diesen stehenden Fahrzeugen befand sich der bei der Beklagten haftpflichtversicherte LKW-Zug mit einer Gesamttonnage von etwa 32 Tonnen. Dieser LKW-Zug kam, nachdem er ebenfalls bereits 15 Minuten im Stillstand war, infolge Temperaturveränderung des Glatteises in Bewegung und kollidierte mit dem von Peter F\*\*\* gelenkten PKW rechtsseitig. Dieser PKW wurde gegen den vor ihm stehenden LKW gedrückt bzw. kam dann links seitlich mit dem Fahrzeug der Klägerin in Berührung. In der Folge waren dann sämtliche Fahrzeuge vor dem bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW-Zug in Bewegung. Eines nach dem anderen wurde gegen das vor ihm stehende Fahrzeug gestoßen, zuletzt der PKW der Maria B\*\*\* gegen den ungarischen LKW.

Rechtlich beurteilte das Erstgericht den festgestellten Sachverhalt im wesentlichen dahin, daß dem Lenker des bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW-Zuges ein Verstoß gegen Straßenverkehrs vorschriften nicht zur Last gelegt werden könne, weil er infolge der völlig vereisten Fahrbahn nicht mehr unfallfrei weiterfahren habe können und deshalb angehalten habe. Damit habe er selbst unter Anlegung des strengsten Maßstabes jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beachtet. Daß sich der LKW-Zug ohne Zutun von außen in Bewegung gesetzt habe, stelle ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 9 Abs 1 EKHG dar. Es gebe keinen Hinweis auf einen Fehler in der Beschaffenheit des LKW oder auf ein Versagen einer Betriebseinrichtung. Der Unfallshergang bzw. die Verursachung entspreche dem früheren Begriff der höheren Gewalt. Eine Haftung für außergewöhnliche Betriebsgefahr nach § 9 Abs 2 EKHG scheide ebenfalls aus. Mangels eines Verschuldens des Lenkers des bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW-Zuges oder einer Haftung der Beklagten nach den Bestimmungen des EKHG sei das Klagebegehr abzuweisen.

Der gegen diese Entscheidung gerichteten Berufung der Klägerin gab das Berufungsgericht mit dem angefochtenen Urteil Folge. Es änderte die Entscheidung des Erstgerichtes im Sinne der Stattgebung des Klagebegehrens ab und sprach aus, daß die Revision zulässig sei. Das Berufungsgericht führte, ausgehend von den unbekämpft gebliebenen Feststellungen des Erstgerichtes, rechtlich im wesentlichen aus, daß dem Lenker des bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW-Zuges ein verkehrstechnisches Fehlverhalten in Form eines Verstoßes gegen § 23 Abs 5 StVO auch bei analoger Anwendung dieser Gesetzesstelle nicht zum Vorwurf gemacht werden könne, weil das Absichern eines Fahrzeugs gegen Abrollen nach dieser Bestimmung durch geeignete Maßnahmen nur dann erforderlich sei, wenn der Lenker das Fahrzeug ver lasse. Dies sei hier nicht der Fall gewesen.

Es müsse daher davon ausgegangen werden, daß keinem der am Unfall beteiligten Fahrzeuglenker, auch nicht Miroljub G\*\*\*, ein Verschulden angelastet werden könne.

Nach den getroffenen Feststellungen habe sich der von G\*\*\* gelenkte LKW-Zug infolge der Temperaturveränderungen des Glatteises von selbst in Bewegung gesetzt; er habe nicht mehr kollisionsfrei zum Stillstand gebracht werden können. Unter diesen Umständen liege ein Versagen der Verrichtungen des LKW-Zuges im Sinne des § 9 Abs 1 EKHG vor, nämlich eine Funktionsunfähigkeit der Bremsanlage. Es komme nicht darauf an, ob die Bremsen infolge eines technischen Gebrechens oder einer Einwirkung von außen, nämlich - wie hier - durch eine witterungsbedingte Veränderung des Glatteises, nicht mehr wirksam in Tätigkeit gesetzt werden könnten. Die Haftung der Beklagten für die Unfallsfolgen sei daher zu bejahen, ohne daß es darauf ankomme, ob ihr der Entlastungsbeweis im Sinne des § 9 Abs 1 EKHG gelungen sei oder nicht.

Es sei auch zu prüfen, ob im Sinne des § 11 Abs 1 EKHG der Schaden durch außergewöhnliche Betriebsgefahr oder durch überwiegender gewöhnliche Betriebsgefahr eines der beteiligten Fahrzeuge verursacht worden sei. Eine außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne des § 9 Abs 2 und des § 11 Abs 1 EKHG sei dann anzunehmen, wenn die Gefahren, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbunden seien, durch das Hinzutreten besonderer, nicht schon im normalen Betrieb gegebener Umstände vergrößert würden. Der Unterschied

zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr sei funktionell darin zu erblicken, daß zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzukämen, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben seien, daß ein Kraftfahrzeug überhaupt in Betrieb gesetzt werde. Unter diesen Gesichtspunkten müsse die von einem ins Schleudern geratenen Kraftfahrzeug, das von seinem Lenker nicht mehr beherrscht werden könne, ausgehende Gefahr als außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne des § 9 Abs 2 EKHG qualifiziert werden. Gleiches gelte auch für ein ins Gleiten bzw. Rutschen geratenes Kraftfahrzeug, das - wie hier - von seinem Lenker nicht mehr beherrscht werden könne. Berücksichtige man, daß der von G\*\*\* gelenkte LKW-Zug ein Gesamtgewicht von 32 Tonnen aufgewiesen habe und daß durch die unkontrollierbare Fahrweise besonders große Massen in Bewegung gesetzt worden seien, von denen eine extreme Gefahrenquelle ausgegangen sei, dann müsse die vom LKW-Zug geschaffene Gefahrenlage als außergewöhnlich im Sinne des § 9 Abs 2 EKHG angesehen werden. Es könne daher im vorliegenden Fall die Ansicht vertreten werden, daß die Beklagte im Sinne der im § 11 Abs 1 EKHG normierten Rangordnung ersatzpflichtig sei, ohne daß eine Veranlassung bestünde, die Klägerin zum Schadensausgleich heranzuziehen.

Seinen Ausspruch über die Zulässigkeit der Revision begründete das Berufungsgericht damit, daß der Entscheidung zur Wahrung der Rechtseinheit erhebliche Bedeutung zukomme, zumal auch die Meinung vertreten werden könnte, daß der Unfall für G\*\*\* ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 9 Abs 1 EKHG darstelle. Unter den im vorliegenden Fall gegebenen konkreten Voraussetzungen handle es sich um eine Rechtsfrage, die, soweit die Rechtsprechung überblickt werden könne, noch nicht erschöpfend behandelt worden sei. Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der Beklagten. Sie bekämpft sie aus dem Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung im Sinne des § 503 Abs 2 ZPO mit dem Antrag, das angefochtene Urteil im Sinne der Wiederherstellung der Entscheidung des Erstgerichtes abzuändern.

Die Klägerin beantragt, der Revision nicht Folge zu geben.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revision ist zulässig (§ 502 Abs 4 Z 1 ZPO), sachlich aber nicht berechtigt.

Wenn die Beklagte in ihrem Rechtsmittel darzutun versucht, daß sich der hier in Frage stehende Unfall nicht beim Betrieb des bei ihr haftpflichtversicherten LKW-Zuges ereignet habe, sodaß die im § 1 EKHG normierten Voraussetzungen für die Anwendung dieses Gesetzes nicht gegeben seien, ist ihr zu entgegnen, daß nach ständiger Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes der Begriff des Betriebes eines Kraftfahrzeugs im Sinne dieser Gesetzesstelle nicht bloß vom maschinentechnischen Standpunkt aus zu erfassen, sondern unter dem Gesichtspunkt der verkehrstechnischen Auffassung zu verstehen ist (ZVR 1974/25 uva; zuletzt etwa ZVR 1980/75; ZVR 1980/162). Unter diesem Gesichtspunkt entspricht es ständiger Rechtsprechung, daß dann, wenn ein Kraftfahrzeug nach einem durch äußere Umstände erzwungenen Anhalten auf der Fahrbahn verbleibt, der Betrieb dieses Fahrzeugs im Sinne des § 1 EKHG solange fortduert, als der Lenker das Fahrzeug im Verkehr beläßt und die dadurch geschaffene Gefahrenlage fortbesteht (ZVR 1980/162 ua). Nach Lehre und Rechtsprechung (siehe dazu Koziol, Haftpflichtrecht 2 II 515 mwN) ist ein Kraftfahrzeug auch dann in Betrieb, wenn es ohne Motorkraft (wieder) in Bewegung gerät. Der Grund für diese Beurteilung liegt darin, daß in Bewegung befindliche Kraftfahrzeuge stets gefährlich sind, gleichgültig wodurch sie in Bewegung versetzt wurden; diese Gefährlichkeit rechtfertigt die Anwendung der Bestimmungen des EKHG auch dann, wenn sich das Kraftfahrzeug ohne Motorkraft in Bewegung befindet (Koziol aaO). Dabei macht es aber keinen Unterschied, ob ein Kraftfahrzeug ohne Motorkraft mit bewegten Rädern abrollt oder - wie im vorliegenden Fall - mit fixierten Rädern auf einer abschüssigen vereisten Fahrbahn dahinrutscht; in beiden Fällen geht von dem in Bewegung geratenen Kraftfahrzeug eine typischerweise mit dem Betrieb verbundene Gefahr aus, die die Anwendung der im EKHG normierten Gefährdungshaftung rechtfertigt.

Zutreffend ist daher das Berufungsgericht im vorliegenden Fall davon ausgegangen, daß die Beschädigung des LKW der Klägerin im Sinne des § 1 EKHG beim Betrieb des bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW-Zuges erfolgte.

Der Beklagten ist aber auch insoweit nicht zu folgen, als sie in ihrem Rechtsmittel darzutun versucht, daß die Beschädigung des LKW der Klägerin nicht auf eine von diesem LKW-Zug ausgehende außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne des § 9 Abs 2 EKHG zurückzuführen sei.

Das Berufungsgericht hat im Sinne der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes durchaus zutreffend ausgeführt, daß eine außergewöhnliche Betriebsgefahr nach dieser Gesetzesstelle dann anzunehmen ist, wenn die

Gefahren, die üblicherweise und notwendig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges verbunden sind, durch das Hinzutreten besonderer, nicht schon im normalen Betrieb gelegener Umstände vergrößert werden. Der Unterschied zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr ist funktionell darin zu erblicken, daß zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, daß ein Kraftfahrzeug überhaupt in Betrieb gesetzt wurde. Derartige Umstände, die zu einer solchen Gefahrenerhöhung führen, können auch durch höhere Gewalt (Erdrutsch, Felssturz u.dgl.) herbeigeführt worden sein, da es dem Gesetzeszweck nach grundsätzlich unerheblich erscheint, wie es zu einer außergewöhnlichen Betriebsgefahr gekommen ist (ZVR 1984/179 mwN; 8 Ob 24/84). Unter diesen Gesichtspunkten muß die von einem ins Schleudern geratenen Kraftfahrzeug, das von seinem Lenker nicht mehr beherrscht werden kann, ausgehende Gefahr als außergewöhnliche Betriebsgefahr im Sinne des § 9 Abs 2 EKHG qualifiziert werden (ZVR 1984/2; ZVR 1984/129 mwN ua). Die gleichen Voraussetzungen liegen aber auch vor, wenn ein Kraftfahrzeug auf einer vereisten abschüssigen Fahrbahn ohne Motorkraft mit blockierten Rädern derart ins Rutschen gerät, daß es vom Lenker nicht mehr beherrscht werden kann. Denn auch hier wird die mit dem normalen Betrieb dieses Kraftfahrzeugs regelmäßig verbundene Gefahr durch das Hinzutreten besonderer, nicht im normalen Betrieb gelegener Umstände derart vergrößert, daß es gerechtfertigt erscheint, das Vorliegen außergewöhnlicher Betriebsgefahr anzunehmen und diese als Schadensursache zu verselbständigen (vgl. SZ 51/36 mwN). Mit Recht ist daher das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß der Schaden am LKW der Klägerin unmittelbar auf eine von dem bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW-Zug ausgehende außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist.

Der Beklagten, die im Sinne des § 63 Abs 1 KFG für den Halter dieses LKW-Zuges einzutreten hat, kommt daher keine Haftungsbefreiung nach § 9 Abs 1 EKHG zugute, ohne daß auf die weitere Frage, ob der Schaden auf ein Versagen der Verrichtungen des LKW-Zuges zurückzuführen ist, einzugehen wäre.

Umstände, aus denen eine Ausgleichspflicht der Klägerin im Sinne des § 11 Abs 1 EKHG abgeleitet werden könnte, ergeben sich aus den Feststellungen der Vorinstanzen nicht; derartiges wird auch in der Revision der Beklagten nicht geltend gemacht.

Diesem Rechtsmittel mußte daher ein Erfolg versagt bleiben. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens beruht auf den §§ 41, 50 ZPO.

#### **Anmerkung**

E09668

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1986:0080OB00039.86.1023.000

#### **Dokumentnummer**

JJT\_19861023\_OGH0002\_0080OB00039\_8600000\_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](http://www.jusline.at)