jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2005/3/1 2Ob301/04k

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 01.03.2005

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 Daniel W*****, vertreten durch Dr. Robert Eiter, Rechtsanwalt in Landeck, gegen die beklagten Parteien 1) S***** Gesellschaft mbH, *****, vertreten durch Dr. Ewald Jenewein und Dr. Gerhard Zimmermann, Rechtsanwälte in Innsbruck und 2) U*****AG, *****, vertreten durch Dr. Josef-Michael Danler, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen EUR 500 und Feststellung (Streitwert EUR 10.000), infolge außerordentlicher Revision der zweitbeklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgericht vom 22. Oktober 2004, GZ 1 R 73/04a-51, in nichtöffentlicher Sitzung den Beschluss

gefasst:

Spruch

Die außerordentliche Revision wird gemäß § 508a Abs 2 ZPO mangels der Voraussetzungen des § 502 Abs 1 ZPO zurückgewiesen (§ 510 Abs 3 ZPO).Die außerordentliche Revision 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

Ein „Tieflader" ist ein Anhänger gemäß § 2 Abs 1 Z 2 KFG. Anhänger sind Fahrzeuge, aber keine Kraftfahrzeuge und unterliegen daher nicht dem Anwendungsbereich des EKHG. Nach einheiliger Lehre und Rechtsprechung entsteht durch die Verbindung eines Anhängers mit einem Kraftfahrzeug eine Betriebseinheit, deren alleiniger Halter der Halter des Zugfahrzeuges ist. Der Anhänger kann daher nicht für sich allein, sondern nur als Teil der mit der Zugmaschine gebildeten Betriebseinheit „in Betrieb" sein (SZ 24/310 = JBl 1952/19 zur Rechtslage vor dem Inkrafttreten des EKHG; SZ 41/10; 9 ObA 150/00z = ZVR 2001/86 mwN; vgl RIS-Justiz RS0058408; Danzl, EKHG7 § 2 Fn 5c;Ein „Tieflader" ist ein Anhänger gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 2, KFG. Anhänger sind Fahrzeuge, aber keine Kraftfahrzeuge und unterliegen daher nicht dem Anwendungsbereich des EKHG. Nach einheiliger Lehre und Rechtsprechung entsteht durch die Verbindung eines Anhängers mit einem Kraftfahrzeug eine Betriebseinheit, deren alleiniger Halter der Halter des Zugfahrzeuges ist. Der Anhänger kann daher nicht für sich allein, sondern nur als Teil der mit der Zugmaschine gebildeten Betriebseinheit „in Betrieb" sein (SZ 24/310 = JBl 1952/19 zur Rechtslage vor dem Inkrafttreten des EKHG; SZ 41/10; 9 ObA 150/00z = ZVR 2001/86 mwN; vergleiche RIS-Justiz RS0058408; Danzl, EKHG7 Paragraph 2, Fn 5c;

Apathy, EKHG, § 11 Rz 1). Schäden, die vom Anhänger herbeigeführt werden, sind daher ab der Verbindung mit dem Zugfahrzeug ausschließlich dessen Betriebsgefahr zuzurechnen (9 ObA 150/00z;Apathy, EKHG, Paragraph 11, Rz 1). Schäden, die vom Anhänger herbeigeführt werden, sind daher ab der Verbindung mit dem Zugfahrzeug ausschließlich

dessen Betriebsgefahr zuzurechnen (9 ObA 150/00z;

Schauer in Schwimann, ABGB2, § 1 EKHG Rz 40 mwN). Dies entsprach bis zur Änderung des § 7 dStVG mit 1. 8. 2002 auch der in Deutschland herrschenden Auffassung (vgl Geigel, Der Haftpflichtprozess24, 851 ff, insbesondere Rz 21-29, 48, 50).Schauer in Schwimann, ABGB2, Paragraph eins, EKHG Rz 40 mwN). Dies entsprach bis zur Änderung des Paragraph 7, dStVG mit 1. 8. 2002 auch der in Deutschland herrschenden Auffassung vergleiche Geigel, Der Haftpflichtprozess24, 851 ff, insbesondere Rz 21-29, 48, 50).

Der Begriff „beim Betrieb" im Sinne des§ 1 EKHG ist dahin zu verstehen, dass entweder ein innerer Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr oder, wenn dies nicht der Fall ist, ein adäquat ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges bestehen muss (RIS-Justiz RS0022592). Ob diese Voraussetzungen gegeben sind, kann nur anhand der Umstände des Einzelfalles entschieden werden und geht daher über die Bedeutung des Anlassfalls nicht hinaus (2 Ob 67/04y; RIS-Justiz RS0111365). Eine erhebliche Fehlbeurteilung, die aus Gründen der Einzelfallgerechtigkeit wahrzunehmen wäre, ist dem Berufungsgericht nicht unterlaufen, stellt doch auch das Be- und Entladen einen Betriebsvorgang dar (ZVR 1984/326; ZVR 2000/42; 2 Ob 67/04y; Schauer aaO Rz 35; Apathy aaO § 1 Rz 29)Der Begriff „beim Betrieb" im Sinne des Paragraph eins, EKHG ist dahin zu verstehen, dass entweder ein innerer Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr oder, wenn dies nicht der Fall ist, ein adäquat ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges bestehen muss (RIS-Justiz RS0022592). Ob diese Voraussetzungen gegeben sind, kann nur anhand der Umstände des Einzelfalles entschieden werden und geht daher über die Bedeutung des Anlassfalls nicht hinaus (2 Ob 67/04y; RIS-Justiz RS0111365). Eine erhebliche Fehlbeurteilung, die aus Gründen der Einzelfallgerechtigkeit wahrzunehmen wäre, ist dem Berufungsgericht nicht unterlaufen, stellt doch auch das Be- und Entladen einen Betriebsvorgang dar (ZVR 1984/326; ZVR 2000/42; 2 Ob 67/04y; Schauer aaO Rz 35; Apathy aaO Paragraph eins, Rz 29).

Auch aus dem Fehlen einer Rechtsprechung „für die vorliegende Konstellation" ergibt sich noch nicht das Vorliegen einer Rechtsfrage, der eine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zukommt, weil andernfalls die ordentliche Revision im Zulassungsbereich nahezu immer zulässig wäre (2 Ob 104/01k; RIS-Justiz RS0102181, RS0110702).

Die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 10. 4. 1997,2 Ob 14/97s (= ZVR 1998/62), betraf einen Schleppzug, der aus einem abschleppenden und einem abgeschleppten Kraftfahrzeug bestand. Anders als im Falle der Verbindung eines Kraftfahrzeuges mit einem Anhänger wurde die Betriebseinheit zwischen abschleppendem und abgeschlepptem Fahrzeug in der Rechtsprechung nicht uneingeschränkt bejaht, sondern insbesondere dann verneint, wenn sich eine vom abgeschleppten Fahrzeug ausgehende unfallsursächliche („selbständige") Betriebsgefahr verwirklicht hat (1 Ob 42/04i; Apathy aaO Rz 39; Schauer aaO Rz 38f; Geigel aaO Rz 62). Eine „selbständige" Betriebsgefahr kommt aber, wie dargelegt, bei einem Anhänger als gesonderte Haftungsgrundlage nicht in Betracht (vgl auch Schauer aaO Rz 41). Die zur Verneinung einer Einheit zwischen abschleppendem und abgeschlepptem Fahrzeug führenden Erwägungen des Obersten Gerichtshofes in der Entscheidung 2 Ob 14/97s, in der die Berechtigung eines Rückgriffsanspruchs des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers des abschleppenden Fahrzeuges gegen den Lenker des abgeschleppten Fahrzeuges zu beurteilen war, sind auf den vorliegenden Fall daher nicht übertragbar. Da es der Revisionswerberin nicht gelingt, eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung aufzuzeigen, war die außerordentliche Revision mangels Vorliegens der Voraussetzungen des § 502 Abs 1 ZPO als unzulässig zurückzuweisen.Die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 10. 4. 1997, 2 Ob 14/97s (= ZVR 1998/62), betraf einen Schleppzug, der aus einem abschleppenden und einem abgeschleppten Kraftfahrzeug bestand. Anders als im Falle der Verbindung eines Kraftfahrzeuges mit einem Anhänger wurde die Betriebseinheit zwischen abschleppendem und abgeschlepptem Fahrzeug in der Rechtsprechung nicht uneingeschränkt bejaht, sondern insbesondere dann verneint, wenn sich eine vom abgeschleppten Fahrzeug ausgehende unfallsursächliche („selbständige") Betriebsgefahr verwirklicht hat (1 Ob 42/04i; Apathy aaO Rz 39; Schauer aaO Rz 38f; Geigel aaO Rz 62). Eine „selbständige" Betriebsgefahr kommt aber, wie dargelegt, bei einem Anhänger als gesonderte Haftungsgrundlage nicht in Betracht vergleiche auch Schauer aaO Rz 41). Die zur Verneinung einer Einheit zwischen abschleppendem und abgeschlepptem Fahrzeug führenden Erwägungen des Obersten Gerichtshofes in der Entscheidung 2 Ob 14/97s, in der die Berechtigung eines Rückgriffsanspruchs des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers des abschleppenden Fahrzeuges gegen den Lenker des

abgeschleppten Fahrzeuges zu beurteilen war, sind auf den vorliegenden Fall daher nicht übertragbar. Da es der Revisionswerberin nicht gelingt, eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung aufzuzeigen, war die außerordentliche Revision mangels Vorliegens der Voraussetzungen des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO als unzulässig zurückzuweisen.

Anmerkung

E76427 2Ob301.04k

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2005:0020OB00301.04K.0301.000

Dokumentnummer

JJT_20050301_OGH0002_0020OB00301_04K0000_000

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