jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2000/5/29 7Ob119/00a

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.05.2000

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Schalich als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Tittel, Hon. Prof. Dr. Danzl, Dr. Schaumüller und Dr. Kuras als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei I*****, vertreten durch Radl Stampf Supper Rechtsanwälte OEG in Mattersburg, gegen die beklagte Partei Roman F*****, vertreten durch Dr. Peter Hajek, Rechtsanwalt in Eisenstadt, wegen S 150.000,-- und Feststellung (Gesamtstreitwert S 160.000,--), über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht vom 13. März 2000, GZ 14 R 35/2000w-13, womit das Urteil des Landesgerichtes Eisenstadt vom 29. Dezember 1999, GZ 2 Cg 52/99b-9, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden aufgehoben. Die Rechtssache wird zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Der Beklagte verschuldete am 27. 1. 1997 als Lenker eines (Klein-)LKWs Daihatsu HIJET seines Dienstgebers einen Verkehrsunfall. Der am LKW befestigte Einachsanhänger war überladen, durch sein "Aufschaukeln", kamen die Fahrzeuge von der Fahrbahn ab. Zwei im Laderaum des LKWs beförderte Arbeitskollegen des Beklagten, die Lehrlinge Jürgen G***** und Manuel L*****, die auf Kisten saßen und im Unfallszeitpunkt gerade Zeitung lasen, wurden verletzt. Der Beklagte wurde deshalb mit Strafverfügung des Bezirksgerichtes Eisenstadt vom 7. 5. 1997, GZ 6 U 27/97a-7, wegen des Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung rechtskräftig zu einer Geldstrafe verurteilt. Darin wurde ihm vorgeworfen, er habe "als Lenker eines LKWs samt Anhänger dadurch, dass er beim Befahren der S 31 in Eisenstadt das von ihm benützte Fahrzeug in überladenem Zustand lenkte, wobei er vorschriftswidrig im Laderaum des LKWs Mitfahrer beförderte, wodurch es geschehen konnte, dass der Anhänger "aufschaukelte", und das Fahrzeug samt Anhänger von der Fahrbahn abkam, wobei sich das Fahrzeug überschlug, einen Verkehrsunfall verschuldet und dabei fahrlässig seine Mitfahrer Jürgen G***** und Manuel L***** am Körper verletzt, ..." G***** hatte nämlich den

Anhänger, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht laut angebrachtem Typenschild 565 kg betrug, über Auftrag des Beklagten so schwer beladen, dass der Anhänger samt Ladung 720 kg wog. Der Beklagte hatte das Gewicht des Anhängers nicht kontrolliert.

Der LKW war im Unfallszeitpunkt bei der klagenden Partei haftpflichtversichert. Dem Versicherungsvertrag lagen die AKHB 1995 zugrunde, deren - hier maßgeblicher - Art 9.2.2.3 lautet:Der LKW war im Unfallszeitpunkt bei der klagenden Partei haftpflichtversichert. Dem Versicherungsvertrag lagen die AKHB 1995 zugrunde, deren - hier maßgeblicher - Artikel 9 Punkt 2 Punkt 2 Punkt 3, lautet:

Als Obliegenheiten, die zum Zweck der Verminderung der Gefahr oder der Verhütung einer Erhöhung der Gefahr dem Versicherer gegenüber zu erfüllen sind und deren Verletzung im Zeitpunkt des Versicherungsfalles die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (§ 6 Abs 2 VersVG), werden bestimmtAls Obliegenheiten, die zum Zweck der Verminderung der Gefahr oder der Verhütung einer Erhöhung der Gefahr dem Versicherer gegenüber zu erfüllen sind und deren Verletzung im Zeitpunkt des Versicherungsfalles die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (Paragraph 6, Absatz 2, VersVG), werden bestimmt

.....

mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern, als nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zulässig ist.

Die Klägerin hat den beiden Verletzten bzw deren Krankenversicherungen aus der Haftpflichtversicherung insgesamt mehr als S 200.000,-- geleistet. Sie begehrt vom Beklagten im Regressweg S 150.000,-- sowie die Feststellung seiner Haftung für künftige Schäden aus dem Unfall bis zum Höchstbetrag von S 300.000,--, weil er vorschriftswidrig Mitfahrer im Laderaum befördert und das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers durch Überladung überschritten und hiedurch gegen §§ 106 und 101 Abs 1a KFG verstoßen habe.Die Klägerin hat den beiden Verletzten bzw deren Krankenversicherungen aus der Haftpflichtversicherung insgesamt mehr als S 200.000,-- geleistet. Sie begehrt vom Beklagten im Regressweg S 150.000,-- sowie die Feststellung seiner Haftung für künftige Schäden aus dem Unfall bis zum Höchstbetrag von S 300.000,--, weil er vorschriftswidrig Mitfahrer im Laderaum befördert und das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers durch Überladung überschritten und hiedurch gegen Paragraphen 106 und 101 Absatz eins a, KFG verstoßen habe.

Der Beklagte beantragte, die Klage abzuweisen. Er gestand ua ausdrücklich als richtig zu, strafrechtlich verurteilt worden zu sein, "weil er am 27. 1. 1997 als Lenker eines LKWs samt Anhänger vorschriftswidrig im Laderaum des LKWs Mitfahrer in unzulässiger Anzahl beförderte, was zur Folge hatte, dass der LKW samt Anhänger von der Fahrbahn abkam und sich überschlug, wobei zwei Mitfahrer (Jürgen Gabriel und Manuel Lang) Verletzungen erlitten."

In der mündlichen Streitverhandlung am 28. 10. 1999 brachte der Beklagte dazu noch vor, dass "die teilweise Leistungsfreiheit" nur insoweit bestehe, als das Verhältnis der zu Unrecht beförderten Personen zur Zahl der insgesamt beförderten Personen stehe. Im gegenständlichen Fall seien drei Personen exklusive Lenker befördert worden, zwei Personen zu Unrecht, "sodass maximal 2/3 regressfähig seien".

Die weiteren Argumente des Beklagten sind nicht Gegenstand des Revisionsverfahrens.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Der Beklagte sei als Lenker nach§ 2 Abs 2 KHVG Mitversicherter gewesen. Er könne daher nach § 11 Abs 3 KHVG nur dann regresspflichtig sein, wenn er durch sein Verhalten die Leistungsfreiheit des Versicherers herbeigeführt habe, die gemäß § 7 KHVG nur wegen Verletzung einer Obliegenheit oder Erhöhung der Gefahr eintrete, wobei nur die in § 5 Abs 1 KHVG taxativ aufgezählten Umstände als Obliegenheit vereinbart werden dürften. Aus § 106 KFG ergebe sich ein Verbot der Beförderung von Personen ohne Sitzbank nach Maßgabe des Abs 2 leg cit, der die Beförderung von Personen auf der Ladefläche eines LKWs oder seiner Ladung erlaube, wenn sich die Personen am Fahrzeug oder an der Ladung sicher anhalten könnten, durch die Ladung nicht gefährdet würden und diese sicher am Fahrzeug befestigt sei. Da das sichere Anhalten ebenso wie die sichere Befestigung der Ladung nur so verstanden werden könne, dass die Sicherheit bei normaler Fahrt, gewöhnlicher Beschleunigung und üblichen Lenkmanövern gewährleistet sei, nicht aber im Zuge eines Unfallgeschehens, könne die Beförderung der Zeugen G***** und L***** auf der Ladefläche nicht als vorschriftswidrig angesehen werden. Die Nichtbeachtung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes (§§ 101 Abs 1 lit a, 102 KFG) bilde keine Verletzung einer in § 5 KHVG genannten Obliegenheit. Gegen den Beklagten bestehe daher kein RegressanspruchDas Erstgericht wies das

Klagebegehren ab. Der Beklagte sei als Lenker nach Paragraph 2, Absatz 2, KHVG Mitversicherter gewesen. Er könne daher nach Paragraph 11, Absatz 3, KHVG nur dann regresspflichtig sein, wenn er durch sein Verhalten die Leistungsfreiheit des Versicherers herbeigeführt habe, die gemäß Paragraph 7, KHVG nur wegen Verletzung einer Obliegenheit oder Erhöhung der Gefahr eintrete, wobei nur die in Paragraph 5, Absatz eins, KHVG taxativ aufgezählten Umstände als Obliegenheit vereinbart werden dürften. Aus Paragraph 106, KFG ergebe sich ein Verbot der Beförderung von Personen ohne Sitzbank nach Maßgabe des Absatz 2, leg cit, der die Beförderung von Personen auf der Ladefläche eines LKWs oder seiner Ladung erlaube, wenn sich die Personen am Fahrzeug oder an der Ladung sicher anhalten könnten, durch die Ladung nicht gefährdet würden und diese sicher am Fahrzeug befestigt sei. Da das sichere Anhalten ebenso wie die sichere Befestigung der Ladung nur so verstanden werden könne, dass die Sicherheit bei normaler Fahrt, gewöhnlicher Beschleunigung und üblichen Lenkmanövern gewährleistet sei, nicht aber im Zuge eines Unfallgeschehens, könne die Beförderung der Zeugen G***** und L***** auf der Ladefläche nicht als vorschriftswidrig angesehen werden. Die Nichtbeachtung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes (Paragraphen 101, Absatz eins, Litera a,, 102 KFG) bilde keine Verletzung einer in Paragraph 5, KHVG genannten Obliegenheit. Gegen den Beklagten bestehe daher kein Regressanspruch.

Das Berufungsgericht bestätigte die Entscheidung der ersten Instanz. Es sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstandes insgesamt S 260.000,-- nicht übersteige und dass die ordentliche Revision zulässig sei. Zu Unrecht vermisse die Klägerin Urteilsfeststellungen betreffend die Voraussetzungen für die Anwendung des § 106 Abs 2 KFG, insbesondere darüber, ob die Ladung entsprechend befestigt war und ob sich G***** und L***** anhalten hätten können. Die Beweislast für die objektive Verletzung einer Obliegenheit treffe den Versicherer. Sache der Klägerin wäre es daher gewesen, alle Tatsachen vorzubringen, aus denen sich die Berechtigung ihres Regressbegehrens herleitet. Die Klägerin habe sich als Versicherer auf einen Verstoß gegen § 106 Abs 3 KFG berufen. Gegen diese Bestimmung verstoße das vorgebrachte Verhalten aber nur dann, wenn die Tatbestandsmerkmale des § 106 Abs 2 KFG nicht vorlägen. Darin liege kein "Negativbeweis", gehe es doch um die Feststellung des Zustandes eines KFZ und seiner Ladung und um daraus zu ziehende Schlüsse, nicht aber um den Beweis, dass sich ein gewisser Tatumstand nicht ereignet habe. Weiters sei nicht die Beweislast angesprochen, für die "Negativbeweise" problematisiert würden, sondern die Behauptungslast. Auch eine Verletzung der Anleitungspflicht im Sinne des Verbots überraschender Rechtsansichten liege darin nicht. Schließlich führe ein einmaliges Überladen eines Anhängers nach der Judikatur nicht zu einer Gefahrenerhöhung. Ein Regresstatbestand sei daher nicht gegeben.Das Berufungsgericht bestätigte die Entscheidung der ersten Instanz. Es sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstandes insgesamt S 260.000,-- nicht übersteige und dass die ordentliche Revision zulässig sei. Zu Unrecht vermisse die Klägerin Urteilsfeststellungen betreffend die Voraussetzungen für die Anwendung des Paragraph 106, Absatz 2, KFG, insbesondere darüber, ob die Ladung entsprechend befestigt war und ob sich G***** und L***** anhalten hätten können. Die Beweislast für die objektive Verletzung einer Obliegenheit treffe den Versicherer. Sache der Klägerin wäre es daher gewesen, alle Tatsachen vorzubringen, aus denen sich die Berechtigung ihres Regressbegehrens herleitet. Die Klägerin habe sich als Versicherer auf einen Verstoß gegen Paragraph 106, Absatz 3, KFG berufen. Gegen diese Bestimmung verstoße das vorgebrachte Verhalten aber nur dann, wenn die Tatbestandsmerkmale des Paragraph 106, Absatz 2, KFG nicht vorlägen. Darin liege kein "Negativbeweis", gehe es doch um die Feststellung des Zustandes eines KFZ und seiner Ladung und um daraus zu ziehende Schlüsse, nicht aber um den Beweis, dass sich ein gewisser Tatumstand nicht ereignet habe. Weiters sei nicht die Beweislast angesprochen, für die "Negativbeweise" problematisiert würden, sondern die Behauptungslast. Auch eine Verletzung der Anleitungspflicht im Sinne des Verbots überraschender Rechtsansichten liege darin nicht. Schließlich führe ein einmaliges Überladen eines Anhängers nach der Judikatur nicht zu einer Gefahrenerhöhung. Ein Regresstatbestand sei daher nicht gegeben.

Seinen Ausspruch, dass die ordentliche Revision zulässig sei, begründete das Berufungsgericht damit, dass "das Problem der Behauptungslast innerhalb des § 106 Abs 2 und 3 KFG soweit ersichtlich in der bisherigen Judikatur des Obersten Gerichtshofes nicht gelöst wurde".Seinen Ausspruch, dass die ordentliche Revision zulässig sei, begründete das Berufungsgericht damit, dass "das Problem der Behauptungslast innerhalb des Paragraph 106, Absatz 2 und 3 KFG soweit ersichtlich in der bisherigen Judikatur des Obersten Gerichtshofes nicht gelöst wurde".

Mit der Revision strebt die klagende Partei ein Abänderung des Berufungsurteils dahin an, dass dem Klagebegehren stattgegeben werde. In eventu möge das angefochtene Urteil des Berufungsgerichtes aufgehoben und die

Rechtssache an dieses zur Verfahrensergänzung und Neuschöpfung eines Urteiles zurückverwiesen werden, allenfalls möge das erstinstanzliche Urteil aufgehoben und die Rechtssache an das Gericht erster Instanz zurückverwiesen werden.

Die Revision ist zulässig und berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

Zutreffend gehen die Vorinstanzen davon aus, dass der Beklagte als Lenker nach§ 2 Abs 2 KHVG mitversichert und daher gemäß § 11 Abs 3 KHVG nur dann im Rahmen des § 7 KHVG regresspflichtig sein kann, wenn er durch Verletzung einer der in § 5 Abs 1 KHVG erschöpfend aufgezählten Obliegenheiten die Leistungsfreiheit der klagenden Partei herbeigeführt hätte. Neben anderen, hier nicht in Betracht zu ziehenden Verhaltensweisen führt § 5 Abs 1 leg cit als vor Eintritt des Versicherungsfalles zu beachtende Obliegenheiten an, mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl als die vereinbarte Höchstzahl von Personen zu befördern (Z 1) und mit dem Kraftfahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern, als nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zulässig ist (Z 6). Dem entsprechend bestimmt Art 9 der AKHB 1995 (1.) als Obliegenheiten, deren Verletzung im Zeitpunkt des Versicherungsfalles die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (§ 6 Abs 1 und Abs 1a VersVG) sowohl unter Pkt 1.2., mit dem Fahrzeug nicht eine größere als die vereinbarte Höchstanzahl von Personen zu befördern als auch unter Pkt 2.2.3 als Obliegenheiten, die zum Zweck der Verminderung der Gefahr oder der Verhütung einer Erhöhung der Gefahr dem Versicherer gegenüber zu erfüllen sind und deren Verletzung im Zeitpunkt des Versicherungsfalles die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (§ 6 Abs 2 VersVG), mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern, als nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zulässig ist. Die Obliegenheit nach Art 9.1.1.2. AKHB 1995 wird hier nur deshalb erwähnt, weil die Ausführungen des Beklagten ("Mitfahrer in unzulässiger Anzahl") auch in diese Richtung zu gehen scheinen. Von der Klägerin wurde eine Verletzung dieser Obliegenheit allerdings gar nicht behauptet, sondern vielmehr der Vorwurf erhoben, dass der Beklagte "vorschriftswidrig im Laderaum des LKWs Mitfahrer beförderte". Die klagende Partei macht demnach eine Verletzung der Obliegenheit des Art 9.2.2.3. AKHB geltend, die also die hier maßgebliche Bestimmung darstellt und daher bereits eingangs wiedergegeben wurde.Zutreffend gehen die Vorinstanzen davon aus, dass der Beklagte als Lenker nach Paragraph 2, Absatz 2, KHVG mitversichert und daher gemäß Paragraph 11, Absatz 3, KHVG nur dann im Rahmen des Paragraph 7, KHVG regresspflichtig sein kann, wenn er durch Verletzung einer der in Paragraph 5, Absatz eins, KHVG erschöpfend aufgezählten Obliegenheiten die Leistungsfreiheit der klagenden Partei herbeigeführt hätte. Neben anderen, hier nicht in Betracht zu ziehenden Verhaltensweisen führt Paragraph 5, Absatz eins, leg cit als vor Eintritt des Versicherungsfalles zu beachtende Obliegenheiten an, mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl als die vereinbarte Höchstzahl von Personen zu befördern (Ziffer eins,) und mit dem Kraftfahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern, als nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zulässig ist (Ziffer 6,). Dem entsprechend bestimmt Artikel 9, der AKHB 1995 (1.) als Obliegenheiten, deren Verletzung im Zeitpunkt des Versicherungsfalles die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (Paragraph 6, Absatz eins und Absatz eins a, VersVG) sowohl unter Pkt 1.2., mit dem Fahrzeug nicht eine größere als die vereinbarte Höchstanzahl von Personen zu befördern als auch unter Pkt 2.2.3 als Obliegenheiten, die zum Zweck der Verminderung der Gefahr oder der Verhütung einer Erhöhung der Gefahr dem Versicherer gegenüber zu erfüllen sind und deren Verletzung im Zeitpunkt des Versicherungsfalles die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (Paragraph 6, Absatz 2, VersVG), mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern, als nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zulässig ist. Die Obliegenheit nach Artikel 9 Punkt eins Punkt eins Punkt 2, AKHB 1995 wird hier nur deshalb erwähnt, weil die Ausführungen des Beklagten ("Mitfahrer in unzulässiger Anzahl") auch in diese Richtung zu gehen scheinen. Von der Klägerin wurde eine Verletzung dieser Obliegenheit allerdings gar nicht behauptet, sondern vielmehr der Vorwurf erhoben, dass der Beklagte "vorschriftswidrig im Laderaum des LKWs Mitfahrer beförderte". Die klagende Partei macht demnach eine Verletzung der Obliegenheit des Artikel 9 Punkt 2 Punkt 2 Punkt 3, AKHB geltend, die also die hier maßgebliche Bestimmung darstellt und daher bereits eingangs wiedergegeben wurde.

Die in Art 9.2.2.3 AKHB 1995 genannten Vorschriften über die Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen finden sich in § 106 KFG, dessen hier einschlägigen Bestimmungen lautenDie in Artikel 9 Punkt 2 Punkt 2 Punkt 3, AKHB 1995 genannten Vorschriften über die Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen finden sich in Paragraph 106, KFG, dessen hier einschlägigen Bestimmungen lauten:

Abs 2: Auf der Ladefläche von Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Motorkarren und Kobinationskraftwagen oder auf ihrer

Ladung dürfen Personen nur befördert werden, wenn sie sich am Fahrzeug oder an der Ladung sicher anhalten können, ..., und wenn sie durch die Ladung nicht gefährdet werden, und wenn die Ladung am Fahrzeug entsprechend befestigt ist. .....Absatz 2 :, Auf der Ladefläche von Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Motorkarren und Kobinationskraftwagen oder auf ihrer Ladung dürfen Personen nur befördert werden, wenn sie sich am Fahrzeug oder an der Ladung sicher anhalten können, ..., und wenn sie durch die Ladung nicht gefährdet werden, und wenn die Ladung am Fahrzeug entsprechend befestigt ist. .....

Abs 3: Bei der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern darf, unbeschadet der Bestimmungen des Abs 2, die bei der Genehmigung festgesetzte größte zulässige Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und der Personen, die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen (§ 28 Abs 3 lit c KFG), nicht überschritten werden.....Absatz 3 :, Bei der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern darf, unbeschadet der Bestimmungen des Absatz 2,, die bei der Genehmigung festgesetzte größte zulässige Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und der Personen, die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen (Paragraph 28, Absatz 3, Litera c, KFG), nicht überschritten werden.....

Die klagende Partei hat nun - ungeachtet des Umstandes, dass von ihr ein Überschreiten der zulässigen Höchstzahl von Personen nach § 5 Abs 1 Z 1 KHVG, wie bereits erwähnt, gar nicht behauptet wurde, ausdrücklich - wenn auch mit dem Zusatz "vorschriftswidrige Beförderung von Personen" einen Verstoß gegen § 106 Abs 3 KFG geltend gemacht. Dazu, ob die beiden Mitarbeiter des Beklagten nach Maßgabe des § 106 Abs 2 KFG auf der Ladefläche transportiert werden durften, hat die Klägerin aber nichts weiter ausgeführt. Dies führt zu der vom Berufungsgericht zu Recht iSd § 502 Abs 1 ZPO als erheblich angesehenen Frage nach der Behauptungs- und Beweislast hinsichtlich der in der zitierten Gesetzesstelle normierten Voraussetzungen für eine rechtmäßige Beförderung von Personen auf der Ladefläche eines LKWs. Dabei ist den betreffenden Erwägungen des Berufungsgerichtes grundsätzlich beizutreten: Ausgehend davon, dass jede Partei die für ihren Rechtsstandpunkt günstigen Normen zu beweisen hat (EvBl 1959/38 = JBl 1959, 135), lag es an der klagenden Partei, die von ihr behauptete Obliegenheitsverletzung einer vorschriftswidrigen Beförderung der Mitfahrer im Laderaum zu behaupten und unter Beweis zu stellen. Der unstrittige Umstand, dass Jürgen G***** und Manuel L***** im Laderaum des LKW befördert wurden, erlaubt allerdings im Hinblick auf die Bestimmung des § 106 Abs 2 KFG nicht den zwingenden Schluss, dass es sich dabei von vornherein um einen vorschriftswidrigen Personentransport gehandelt hätte. Zutreffend vertritt das Berufungsgericht daher die Ansicht, dass es an der klagenden Partei gelegen wäre, Behauptungen aufzustellen und zu beweisen, mangels welcher der in der zitierten Gesetzesstelle genannten Voraussetzungen die gegenständliche Personenbeförderung als rechtswidrig angesehen werden müsse, um den Nachweis der Obliegenheitsverletzung zu erbringen.Die klagende Partei hat nun - ungeachtet des Umstandes, dass von ihr ein Überschreiten der zulässigen Höchstzahl von Personen nach Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer eins, KHVG, wie bereits erwähnt, gar nicht behauptet wurde, ausdrücklich - wenn auch mit dem Zusatz "vorschriftswidrige Beförderung von Personen" einen Verstoß gegen Paragraph 106, Absatz 3, KFG geltend gemacht. Dazu, ob die beiden Mitarbeiter des Beklagten nach Maßgabe des Paragraph 106, Absatz 2, KFG auf der Ladefläche transportiert werden durften, hat die Klägerin aber nichts weiter ausgeführt. Dies führt zu der vom Berufungsgericht zu Recht iSd Paragraph 502, Absatz eins, ZPO als erheblich angesehenen Frage nach der Behauptungs- und Beweislast hinsichtlich der in der zitierten Gesetzesstelle normierten Voraussetzungen für eine rechtmäßige Beförderung von Personen auf der Ladefläche eines LKWs. Dabei ist den betreffenden Erwägungen des Berufungsgerichtes grundsätzlich beizutreten: Ausgehend davon, dass jede Partei die für ihren Rechtsstandpunkt günstigen Normen zu beweisen hat (EvBl 1959/38 = JBl 1959, 135), lag es an der klagenden Partei, die von ihr behauptete Obliegenheitsverletzung einer vorschriftswidrigen Beförderung der Mitfahrer im Laderaum zu behaupten und unter Beweis zu stellen. Der unstrittige Umstand, dass Jürgen G***** und Manuel L***** im Laderaum des LKW befördert wurden, erlaubt allerdings im Hinblick auf die Bestimmung des Paragraph 106, Absatz 2, KFG nicht den zwingenden Schluss, dass es sich dabei von vornherein um einen vorschriftswidrigen Personentransport gehandelt hätte. Zutreffend vertritt das Berufungsgericht daher die Ansicht, dass es an der klagenden Partei gelegen wäre, Behauptungen aufzustellen und zu beweisen, mangels welcher der in der zitierten Gesetzesstelle genannten Voraussetzungen die gegenständliche Personenbeförderung als rechtswidrig angesehen werden müsse, um den Nachweis der Obliegenheitsverletzung zu erbringen.

Im vorliegenden Fall darf dabei allerdings nicht übersehen werden, dass das Vorbringen des Beklagten in der Klagebeantwortung und in der Verhandlung am 28. 10. 1999 von der klagenden Partei doch dahin verstanden werden

konnte, dass von ihm eine vorschriftswidrige Beförderung zugestanden werde; dies umso mehr, als sich der Beklagte ausdrücklich auf die gegen ihn erlassene, keine Bindungswirkung entfaltende (Rechberger in Rechberger2 Rz 13 zu § 411 mwN) Strafverfügung bezogen hat, die ihm expressis verbis vorwirft, vorschriftswidrig im Laderaum des LKWs Mitfahrer befördert zu haben; an anderer Stelle scheint die beklagte Partei einzuräumen, dass "zwei Personen zu Unrecht befördert worden" seien.Im vorliegenden Fall darf dabei allerdings nicht übersehen werden, dass das Vorbringen des Beklagten in der Klagebeantwortung und in der Verhandlung am 28. 10. 1999 von der klagenden Partei doch dahin verstanden werden konnte, dass von ihm eine vorschriftswidrige Beförderung zugestanden werde; dies umso mehr, als sich der Beklagte ausdrücklich auf die gegen ihn erlassene, keine Bindungswirkung entfaltende (Rechberger in Rechberger2 Rz 13 zu Paragraph 411, mwN) Strafverfügung bezogen hat, die ihm expressis verbis vorwirft, vorschriftswidrig im Laderaum des LKWs Mitfahrer befördert zu haben; an anderer Stelle scheint die beklagte Partei einzuräumen, dass "zwei Personen zu Unrecht befördert worden" seien.

Damit war aber eine unklare prozessuale Situation gegeben, die mit den Parteien zu erörtern gewesen wäre, was der klagenden Partei Gelegenheit geboten hätte, den von ihr in der Klage ausdrücklich noch vorbehaltenen Beweis der Vorschriftswidrigkeit der Personenbeförderung im Laderaum des Klein-LKWs anzutreten. Dadurch hätte die zur Klärung der Frage der Rechtswidrigkeit der Personenbeförderung im Laderaum notwendige Sachverhaltsverbreiterung erreicht werden können, deren Fehlen von der Klägerin nun berechtigterweise als sekundärer Verfahrensmangel gerügt wird.

Da sich das Verfahren in diesem Sinne noch als ergänzungsbedürftig erweist, war in Stattgebung der Revision spruchgemäß zu entscheiden.

Der Vollständigkeit halber ist noch der von der Klägerin in der Revision weiterhin vertretenen Ansicht zu widersprechen, eine Gefahrenerhöhung sei (auch) in der Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts des Anhängers zu erblicken, wobei es genügt (§ 510 Abs 3 ZPO), auf die betreffenden zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes zu verweisen, wonach eine einmalige wahrscheinlich dem Beklagten gar nicht erkennbare Überladung des Anhängers um rund 27 % nicht zu einer Gefahrenerhöhung führt (zum Erfordernis der - zu 7 Ob 2205/96g näher erläuterten - längeren Dauer des neuen Gefahrenzustandes vgl SZ 63/38 = VR 1990/227 = VersR 1990, 1415 = VersE 1465 ua).Der Vollständigkeit halber ist noch der von der Klägerin in der Revision weiterhin vertretenen Ansicht zu widersprechen, eine Gefahrenerhöhung sei (auch) in der Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts des Anhängers zu erblicken, wobei es genügt (Paragraph 510, Absatz 3, ZPO), auf die betreffenden zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes zu verweisen, wonach eine einmalige wahrscheinlich dem Beklagten gar nicht erkennbare Überladung des Anhängers um rund 27 % nicht zu einer Gefahrenerhöhung führt (zum Erfordernis der - z u 7 Ob 2205/96g näher erläuterten - längeren Dauer des neuen Gefahrenzustandes vergleiche SZ 63/38 = VR 1990/227 = VersR 1990, 1415 = VersE 1465 ua).

Keine entscheidungswesentliche Rolle spielt schließlich der vom Erstgericht noch festgestellte, von der Revision im Zusammenhang mit der Frage der Gefahrenerhöhung betonte Umstand, dass auf der Ladefläche des LKWs öfters Mitarbeiter des Fahrzeughalters transportiert wurden. War nämlich (auch nur) die gegenständliche Personenbeförderung iSd § 106 Abs 2 KFG rechtswidrig, so lag eine Obliegenheitsverletzung des Beklagten vor, die - unbeschadet eines hier möglichen, vom Beklagten anzutretenden Kausalitätsgegenbeweises iSd § 6 Abs 2 VersVG (vgl etwa Petrasch, Obliegenheitsverletzung und Leistungsfreiheit in den KFZ-Versicherungen, in ZVR 1985, 65 [69] - nach Maßgabe des letzten Absatzes des Punktes 2. des Art 9 AKHB 1995 die Leistungsfreiheit der klagenden Partei bewirkt und den Beklagten in diesem Umfang regresspflichtig gemacht hätte.Keine entscheidungswesentliche Rolle spielt schließlich der vom Erstgericht noch festgestellte, von der Revision im Zusammenhang mit der Frage der Gefahrenerhöhung betonte Umstand, dass auf der Ladefläche des LKWs öfters Mitarbeiter des Fahrzeughalters transportiert wurden. War nämlich (auch nur) die gegenständliche Personenbeförderung iSd Paragraph 106, Absatz 2, KFG rechtswidrig, so lag eine Obliegenheitsverletzung des Beklagten vor, die - unbeschadet eines hier möglichen, vom Beklagten anzutretenden Kausalitätsgegenbeweises iSd Paragraph 6, Absatz 2, VersVG vergleiche etwa Petrasch, Obliegenheitsverletzung und Leistungsfreiheit in den KFZ-Versicherungen, in ZVR 1985, 65 [69] - nach Maßgabe des letzten Absatzes des Punktes 2. des Artikel 9, AKHB 1995 die Leistungsfreiheit der klagenden Partei bewirkt und den Beklagten in diesem Umfang regresspflichtig gemacht hätte.

Der Kostenvorbehalt gründet sich auf § 52 Abs 1 ZPO.Der Kostenvorbehalt gründet sich auf Paragraph 52, Absatz eins, ZPO.

Anmerkung

E58086 07A01190

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2000:0070OB00119.00A.0529.000

Dokumentnummer

JJT_20000529_OGH0002_0070OB00119_00A0000_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