

TE OGH 1999/9/24 20b316/97b

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 24.09.1999

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. Graf, Dr. Schinko, Dr. Tittel und Dr. Baumann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Silvia G*****, vertreten durch Dr. Dieter Brandstätter, Rechtsanwalt in Innsbruck, wider die beklagte Partei Karl N*****, vertreten durch Dr. Josef Heis, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen S 108.008,80 sA und Feststellung (Streitwert S 50.000), infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgericht vom 10. Juli 1997, GZ 4 R 110/97a-28, womit infolge Berufungen beider Parteien das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 4. Februar 1997, GZ 14 Cg 7/96s-21, teils bestätigt, teils abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluß

gefaßt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

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

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens sind als weitere Verfahrenskosten zu behandeln.

Text

Begründung:

Am 18. 1. 1993 verunglückte Rudolf G*****, der Ehegatte der Klägerin, auf dem Sägewerksareal des Beklagten tödlich. Der Beklagte war der Dienstgeber von Rudolf G*****. Er war mit diesem am Unfalltag beim Verladen von Bretterpaketen beschäftigt, wobei er sich hiezu eines zu seinem Betrieb gehörigen und von ihm gehaltenen Radladers bediente, während Rudolf G***** als Fahrer des ebenfalls zum Betrieb des Beklagten gehörigen und von diesem gehaltenen LKW vorerst nur unbeteiligt dem Verladevorgang zusah. Als der Beklagte von einem etwa 40 m vom LKW entfernten Bretterstapel zwei Bretterpakete holen wollte, riß während des Aufnahmevorgangs beim unteren der übereinandergestapelten Pakete das Stahlband, mit dem es gegen das Auseinanderfallen gesichert war. Der Beklagte bemerkte dies, setzte seine Tätigkeit jedoch weiter fort. Wegen des gerissenen Stahlbandes konnte er nicht mehr den ganzen unteren Bretterstapel aufnehmen. Vielmehr blieb die vorderste Reihe der parallel übereinander geschichteten Bretter zurück, was zu einer verminderten Standfestigkeit der gesamten Ladung führte. Dies bemerkte der Beklagte nicht. Als er mit dieser Ladung den LKW erreichte, stellte er beim Versuch, die Bretter auf den LKW zu laden, fest, daß er mit der Gabel des Radladers zu weit unter die Bretter hineingefahren war. Um die Gabel etwas zurückziehen zu können, beabsichtigte er, die zwei Bretterpakete noch einmal seitlich neben dem LKW aufzusetzen. Rudolf G*****, der

diesen Vorgang beobachtete, wollte daraufhin zwei Kanthölzer unter die Bretterstapel schieben, um dem Beklagten das Zurückziehen der Gabel zu ermöglichen. Als der Beklagte die Ladung etwa bis auf 20 cm über dem Boden abgesenkt hatte, begab sich Rudolf G***** in den Bereich zwischen LKW und Radlader, um die Kanthölzer von vorne unterzuschieben. Der Beklagte hatte sowohl Rudolf G***** als auch seine anderen Beschäftigten wiederholt darauf hingewiesen, nicht von vorne in den Gefahrenbereich zu gehen, sondern von der Maschinenseite (gemeint vom Radlader) her zuzugehen. Rudolf G***** hatte allerdings schon wiederholt gegen diese Anweisungen verstoßen, was dem Beklagten bekannt war. Er nahm an, daß Rudolf G***** die Kanthölzer von der Maschinenseite unterschieben werde. Als er sah, daß sich Rudolf G***** von vorne der Ladung näherte und sich niederbückte, um die Kanthölzer unterzulegen, gab er ein Hupzeichen. In diesem Moment brach aber bereits der untere Bretterstapel auseinander, wodurch der obere herunterstürzte und Rudolf G***** am Kopf traf. Der Radlader erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Er war im Rahmen einer Betriebshaftpflichtversicherung versichert (Pauschalversicherungssumme für Personen- und Sachschäden bis S 10 Mio). Eine eigene Kfz-Haftpflichtversicherung bestand nicht. Eine solche bestand (bei derselben Versicherung) jedoch für den zu beladenden LKW.

Mit der am 11. 1. 1996 beim Erstgericht eingelangten Klage begehrte die Klägerin vom Beklagten die Zahlung von S 108.008,80 sA an - der Höhe nach unstrittigen - im Zusammenhang mit dem Tod ihres Ehegatten stehenden Aufwendungen sowie die Feststellung der Haftung des Beklagten für alle künftigen Folgen aus dem Tod von Rudolf G*****. Das alleinige Verschulden am Arbeitsunfall treffe den Beklagten. Dieser hätte als Fahrer des Radladers, dessen Ladung auf Rudolf G***** gestürzt sei und ihn getötet habe, die Instabilität der Ladung erkennen können. Er habe Rudolf G***** jedoch nicht gewarnt und diesen in Kenntnis des Umstandes, daß er einer Anweisung, nicht von vorne, sondern von hinten Kanthölzer der Ladung unterzuschieben, schon mehrfach nicht Folge geleistet habe, trotzdem weiter beschäftigt. Der Beklagte hafte auch als Halter des zu beladenden LKW nach dem EKHG, weil durch das Beladen des LKW ein Betriebsvorgang vorgelegen sei. Das Haftungsprivileg des Beklagten als vormaligen Dienstgebers von Rudolf G***** nach § 333 Abs 1 ASVG greife nicht, da der (Arbeits-)Unfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten sei, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht bestehe. Der Radlader sei ein solches Verkehrsmittel, handle es sich dabei doch um ein Kfz nach dem KFG, das auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von mehr als 10 km/h erreiche. Damit ergebe sich die Haftung nach dem EKHG, was eine erhöhte Haftpflicht iS von § 333 Abs 3 ASVG sei. Der Radlader sei im Rahmen einer Betriebshaftpflichtversicherung versichert. Mit der am 11. 1. 1996 beim Erstgericht eingelangten Klage begehrte die Klägerin vom Beklagten die Zahlung von S 108.008,80 sA an - der Höhe nach unstrittigen - im Zusammenhang mit dem Tod ihres Ehegatten stehenden Aufwendungen sowie die Feststellung der Haftung des Beklagten für alle künftigen Folgen aus dem Tod von Rudolf G*****. Das alleinige Verschulden am Arbeitsunfall treffe den Beklagten. Dieser hätte als Fahrer des Radladers, dessen Ladung auf Rudolf G***** gestürzt sei und ihn getötet habe, die Instabilität der Ladung erkennen können. Er habe Rudolf G***** jedoch nicht gewarnt und diesen in Kenntnis des Umstandes, daß er einer Anweisung, nicht von vorne, sondern von hinten Kanthölzer der Ladung unterzuschieben, schon mehrfach nicht Folge geleistet habe, trotzdem weiter beschäftigt. Der Beklagte hafte auch als Halter des zu beladenden LKW nach dem EKHG, weil durch das Beladen des LKW ein Betriebsvorgang vorgelegen sei. Das Haftungsprivileg des Beklagten als vormaligen Dienstgebers von Rudolf G***** nach Paragraph 333, Absatz eins, ASVG greife nicht, da der (Arbeits-)Unfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten sei, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht bestehe. Der Radlader sei ein solches Verkehrsmittel, handle es sich dabei doch um ein Kfz nach dem KFG, das auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von mehr als 10 km/h erreiche. Damit ergebe sich die Haftung nach dem EKHG, was eine erhöhte Haftpflicht iS von Paragraph 333, Absatz 3, ASVG sei. Der Radlader sei im Rahmen einer Betriebshaftpflichtversicherung versichert.

Der Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Er habe den Unfall nicht vorsätzlich herbeigeführt, sodaß ihm das Haftungsprivileg nach § 333 Abs 1 ASVG zugutekomme. Der Radlader sei kein Verkehrsmittel iSd § 333 Abs 3 ASVG, zumal keine Pflichthaftpflichtversicherung bestanden habe. Der Unfall stelle ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 9 EKHG dar. Zumindest aber liege nur ein vernachlässigbares Verschulden des Beklagten vor, weil der Getötete den Unfall überwiegend selbst verschuldet habe, da er die Anweisung, Kanthölzer nicht von vorne, sondern von hinten unterzulegen, nicht befolgt und die Gefahrensituation nicht erkannt habe. Der Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Er habe den Unfall nicht vorsätzlich herbeigeführt, sodaß ihm das Haftungsprivileg nach Paragraph 333, Absatz eins, ASVG zugutekomme. Der Radlader sei kein Verkehrsmittel iSd Paragraph 333, Absatz 3, ASVG, zumal keine Pflichthaftpflichtversicherung bestanden habe. Der Unfall stelle ein unabwendbares Ereignis im

Sinne von Paragraph 9, EKHG dar. Zumindest aber liege nur ein vernachlässigbares Verschulden des Beklagten vor, weil der Getötete den Unfall überwiegend selbst verschuldet habe, da er die Anweisung, Kanthölzer nicht von vorne, sondern von hinten unterzulegen, nicht befolgt und die Gefahrensituation nicht erkannt habe.

Das Erstgericht verpflichtete - ausgehend von einem Mitverschulden des Getöteten von 50 % - den Beklagten zur Zahlung von S 54.004,40 sA und stellte fest, daß der Beklagte der Klägerin zur Hälfte für alle künftigen Folgen aus dem Tod des Rudolf G***** infolge dieses Unfalles zu haften habe, jedoch beschränkt mit der zum Unfallszeitpunkt vereinbarten Versicherungssumme. Das Mehrbegehren wurde hingegen abgewiesen. Das Erstgericht traf dabei im wesentlichen die eingangs wiedergegebenen Feststellungen.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, dem Beklagten sei vorzuwerfen, daß er den Beladevorgang fortgesetzt habe, obwohl er bemerkt habe, daß beim Aufnehmen der beiden Bretterpakete das Stahlband am unteren Paket gerissen gewesen sei; er hätte wissen müssen, daß ohne diese Sicherungen und durch die Erschütterungen des Radladers der untere Stapel beim Verladen auseinanderfallen könnte. Zudem sei ihm bekannt gewesen, daß Rudolf G***** der Anweisung, nicht von vorne in den Gefahrenbereich des Radladers zu gehen, nicht nachgekommen sei; trotzdem habe er ihn weiterbeschäftigt. Aber auch Rudolf G***** treffe ein gravierendes Verschulden am Unfall, weil er der erwähnten Anweisung zuwider gehandelt habe und auch die Gefahr durchaus erkennen hätte können. Es sei daher eine Verschuldensteilung im Verhältnis von 1:1 gerechtfertigt. Das Haftungsprivileg des § 333 Abs 1 und 2 ASVG finde keine Anwendung, weil die Voraussetzungen des § 333 Abs 3 ASVG gegeben seien. Der Radlader sei ein Kfz iSd § 2 Abs 2 KFG, auf den § 1 EKHG verweise. Das Feststellungsbegehren bestehe zu Recht, da nicht auszuschließen sei, daß die Klägerin durch den Tod ihres Ehegatten weitere Schäden erleide; die Haftung des Beklagten sei allerdings mit der bestehenden Haftpflichtversicherungssumme von S 10,000.000 beschränkt. In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, dem Beklagten sei vorzuwerfen, daß er den Beladevorgang fortgesetzt habe, obwohl er bemerkt habe, daß beim Aufnehmen der beiden Bretterpakete das Stahlband am unteren Paket gerissen gewesen sei; er hätte wissen müssen, daß ohne diese Sicherungen und durch die Erschütterungen des Radladers der untere Stapel beim Verladen auseinanderfallen könnte. Zudem sei ihm bekannt gewesen, daß Rudolf G***** der Anweisung, nicht von vorne in den Gefahrenbereich des Radladers zu gehen, nicht nachgekommen sei; trotzdem habe er ihn weiterbeschäftigt. Aber auch Rudolf G***** treffe ein gravierendes Verschulden am Unfall, weil er der erwähnten Anweisung zuwider gehandelt habe und auch die Gefahr durchaus erkennen hätte können. Es sei daher eine Verschuldensteilung im Verhältnis von 1:1 gerechtfertigt. Das Haftungsprivileg des Paragraph 333, Absatz eins und 2 ASVG finde keine Anwendung, weil die Voraussetzungen des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG gegeben seien. Der Radlader sei ein Kfz iSd Paragraph 2, Absatz 2, KFG, auf den Paragraph eins, EKHG verweise. Das Feststellungsbegehren bestehe zu Recht, da nicht auszuschließen sei, daß die Klägerin durch den Tod ihres Ehegatten weitere Schäden erleide; die Haftung des Beklagten sei allerdings mit der bestehenden Haftpflichtversicherungssumme von S 10,000.000 beschränkt.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin nicht, jener des Beklagten jedoch Folge, änderte das Ersturteil dahin ab, daß es das Klagebegehren vollinhaltlich abwies, und sprach aus, daß die Revision zulässig sei. Es übernahm die vom Erstgericht getroffenen Feststellungen und verneinte das Vorliegen des vom Beklagten in seiner Berufung geltend gemachten Verfahrensmangels.

Rechtlich vertrat das Berufungsgericht die Auffassung, daß der Gesetzgeber mit der Neuregelung des § 333 Abs 3 ASVG den bisherigen Haftungsausschluß der Kfz-haftpflichtversicherten Arbeitgeber bei Arbeitsunfällen gemäß § 175 ASVG, insbesondere Verkehrsunfällen, die ein Arbeitnehmer in einem der Allgemeinheit nicht zugänglichen Fahrzeug des Arbeitgebers erleide, beseitigen habe wollen. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes schaffe die Ausnahmebestimmung des § 333 Abs 3 ASVG keinen neuen Haftungsgrund, sondern schließe die Anwendung des Haftungsprivilegs (des Dienstgebers nach § 333 Abs 1 ASVG) nur für einen gewissen haftpflichtversicherungsrechtlich orientierten Bereich aus. Nach der Ansicht des Gesetzgebers umfasse die Ausnahmeregelung sämtliche durch einen Kfz-Haftpflichtversicherer gedeckten Personenschäden und damit auch die vom Dienstgeber verschuldete Verletzung oder Tötung des beim Betrieb des Kfz beschäftigten Lenkers. Im Rahmen der Versicherungssumme treffe daher den nicht vorsätzlich handelnden Arbeitgeber nicht nur die Gefährdungshaftung als Kfz-Halter. Die Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes bezögen sich im Zusammenhang mit der haftpflichtversicherungsrechtlichen Komponente der Neuregelung des § 333 Abs 3 ASVG jeweils auf die Kfz-Haftpflichtversicherung. Diese sei zum Zeitpunkt des Unfalls Pflichthaftpflichtversicherung gewesen. Daß im § 333 Abs 3 ASVG aber nur auf den Bestand einer obligatorischen Haftpflichtversicherung abgestellt würde, lasse sich dem Gesetzestext nicht entnehmen. Dies werde auch nur von

Krejci (in Tomandl, System des österreichischen Sozialversicherungsrechts 3.3.2.3.2.) vertreten. § 333 Abs 3 ASVG stelle vielmehr lediglich auf eine aufgrund gesetzlicher Vorschrift bestehende erhöhte Haftpflicht und den Bestand einer Haftpflichtversicherung allgemein ab. Die angesprochene erhöhte Haftpflicht könne sich im gegenständlichen Fall nur bei Anwendung der Bestimmungen des EKHG auf den Radlader, den der Beklagte beim Unfall verwendet habe, beziehen. Nach § 2 Abs 2 EKHG sei der Begriff des Kraftfahrzeuges, auf den sich die Haftpflicht nach § 1 EKHG beziehe, iSd KFG auszulegen. Nach § 2 Z 1 KFG sei ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben werde und nicht an Geleise gebunden sei, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen werde. Dazu gehörten Kraftwagen einschließlich der Zugmaschinen sowie Krafräder einschließlich der Mopeds. Apathy (EKHG Rz 11 zu § 2) führe an, daß es den im Zusammenhang mit § 1 (EKHG) berücksichtigten verkehrstechnischen Gesichtspunkten entspreche, daß nur Straßenfahrzeuge als Kfz angesehen würden; dazu zählten auch gelegentlich Radlader. Soweit ersichtlich, seien außer den Entscheidungen ZVR 1985/51 (Oberster Gerichtshof) und ZVR 1975/77 (Verwaltungsgerichtshof) keine weiteren Entscheidungen in vergleichbaren Fällen ergangen. Der Berufung des Beklagten sei zuzugestehen, daß der Entscheidung ZVR 1985/51 entnommen werden könne, daß sich dort der Unfall mit dem Radlader auf einer Straße ereignet habe. Zur Qualifikation des beteiligten Radladers als Kfz iSd § 2 Z 1 KFG sei in dieser Entscheidung jedoch nichts weiter ausgeführt. Es sei durchaus denkbar, daß der Oberste Gerichtshof zu dieser Qualifikation des Radladers als Kraftfahrzeug deshalb gekommen sei, weil der Radlader im konkreten Fall ein auf Straßen verwendetes Fahrzeug iS von § 2 Z 1 KFG gewesen sei. Sollte dies nicht der Fall sein, fehle in dieser Entscheidung jegliche Begründung dafür, weshalb angenommen worden sei, daß der Radlader ein "zur Verwendung auf Straßen bestimmtes Fahrzeug" im Sinne der gleichen Gesetzesstelle sein sollte. Da sich aus der Begründung der Entscheidung ergebe, daß über das Werksgelände, auf welchem der Radlader eingesetzt worden sei, eine Straße verlaufe, sei es aber auch denkbar, daß infolge der allenfalls betriebsbedingten Notwendigkeit, mit dem Radlader diese Straße zumindest zu überqueren oder auf ihr kurze Strecken zu fahren, von den Sachverhaltsvoraussetzungen für die Anwendung des § 2 Z 1 erster Fall iVm § 1 Abs 2 lit b KFG ausgegangen worden sei. Dann enthielte die Entscheidung keine Aussage für den Fall, in dem das Werksgelände, in dem ein Radlader eingesetzt werde, von keiner Straße durchquert werde. Die Entscheidung ZVR 1975/77 beziehe sich auf ein ähnliches Fahrzeug wie im gegenständlichen Fall (lediglich mit einer Schaufel anstelle einer Staplergabel). Der Verwaltungsgerichtshof habe in dieser Entscheidung die einem Sachverständigengutachten folgende Auffassung der ersten Instanz für zutreffend erachtet, daß dieses Fahrzeug infolge seiner Bauart und Ausrüstung nicht zur Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr bestimmt sei, weil es vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen diene. Nichts anderes könne für den vom Beklagten bei diesem Unfall verwendeten Radlader gelten. Dieser sei zwar als selbstfahrende Arbeitsmaschine, nicht aber als solche iS von § 2 Z 1 KFG anzusehen, weil auch im gegenständlichen Fall kein Hinweis darauf bestehe, daß dieser nach seiner Bauart oder Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt wäre. Es liege vielmehr auf der Hand, daß ein solcher Radlader nicht für den Einsatz auf Straßen, sondern für den Einsatz im Werksgelände bestimmt sei. Anderes könnte nur gelten, wenn der Radlader von der zuständigen Verwaltungsbehörde iS von § 37 KFG zum Verkehr zugelassen worden wäre, da dies die Kraftfahrzeugeigenschaft voraussetze und darüber hinaus auch ein Indiz dafür darstellt, daß das Fahrzeug für die Verwendung auf Straßen bestimmt sei. Das Berufungsgericht habe daher beiden Parteien den Auftrag erteilt, eine allfällig vorhandene Zulassungsurkunde binnen 14 Tagen vorzulegen. Da keine Vorlage erfolgt sei, sei zu unterstellen, daß eine solche Zulassung des Radladers nicht bestehe. Der gegenständliche Radlader sei daher kein Kraftfahrzeug iSd § 2 Z 1 KFG. Dementsprechend bestehe keine erhöhte Haftpflicht iSd EKHG für dieses Fahrzeug und liege daher die Ausnahme vom Haftungsprivileg des Arbeitgebers nach § 333 Abs 3 ASVG nicht vor. Rechtlich vertrat das Berufungsgericht die Auffassung, daß der Gesetzgeber mit der Neuregelung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG den bisherigen Haftungsausschluß der Kfz-haftpflichtversicherten Arbeitgeber bei Arbeitsunfällen gemäß Paragraph 175, ASVG, insbesondere Verkehrsunfällen, die ein Arbeitnehmer in einem der Allgemeinheit nicht zugänglichen Fahrzeug des Arbeitgebers erleide, beseitigen habe wollen. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes schaffe die Ausnahmebestimmung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG keinen neuen Haftungsgrund, sondern schließe die Anwendung des Haftungsprivilegs (des Dienstgebers nach Paragraph 333, Absatz eins, ASVG) nur für einen gewissen haftpflichtversicherungsrechtlich orientierten Bereich aus. Nach der Ansicht des Gesetzgebers umfasse die Ausnahmeregelung sämtliche durch einen Kfz-Haftpflichtversicherer gedeckten Personenschäden und damit auch die

vom Dienstgeber verschuldete Verletzung oder Tötung des beim Betrieb des Kfz beschäftigten Lenkers. Im Rahmen der Versicherungssumme treffe daher den nicht vorsätzlich handelnden Arbeitgeber nicht nur die Gefährdungshaftung als Kfz-Halter. Die Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes bezögen sich im Zusammenhang mit der haftpflichtversicherungsrechtlichen Komponente der Neuregelung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG jeweils auf die Kfz-Haftpflichtversicherung. Diese sei zum Zeitpunkt des Unfalls Pflichthaftpflichtversicherung gewesen. Daß im Paragraph 333, Absatz 3, ASVG aber nur auf den Bestand einer obligatorischen Haftpflichtversicherung abgestellt würde, lasse sich dem Gesetzestext nicht entnehmen. Dies werde auch nur von Krejci (in Tomandl, System des österreichischen Sozialversicherungsrechts 3.3.2.3.2.) vertreten. Paragraph 333, Absatz 3, ASVG stelle vielmehr lediglich auf eine aufgrund gesetzlicher Vorschrift bestehende erhöhte Haftpflicht und den Bestand einer Haftpflichtversicherung allgemein ab. Die angesprochene erhöhte Haftpflicht könne sich im gegenständlichen Fall nur bei Anwendung der Bestimmungen des EKHG auf den Radlader, den der Beklagte beim Unfall verwendet habe, beziehen. Nach Paragraph 2, Absatz 2, EKHG sei der Begriff des Kraftfahrzeuges, auf den sich die Haftpflicht nach Paragraph eins, EKHG beziehe, iSd KFG auszulegen. Nach Paragraph 2, Ziffer eins, KFG sei ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben werde und nicht an Geleise gebunden sei, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen werde. Dazu gehörten Kraftwagen einschließlich der Zugmaschinen sowie Krafräder einschließlich der Mopeds. Apathy (EKHG Rz 11 zu Paragraph 2,) führe an, daß es den im Zusammenhang mit Paragraph eins, (EKHG) berücksichtigten verkehrstechnischen Gesichtspunkten entspreche, daß nur Straßenfahrzeuge als Kfz angesehen würden; dazu zählten auch gelegentlich Radlader. Soweit ersichtlich, seien außer den Entscheidungen ZVR 1985/51 (Oberster Gerichtshof) und ZVR 1975/77 (Verwaltungsgerichtshof) keine weiteren Entscheidungen in vergleichbaren Fällen ergangen. Der Berufung des Beklagten sei zugestehen, daß der Entscheidung ZVR 1985/51 entnommen werden könne, daß sich dort der Unfall mit dem Radlader auf einer Straße ereignet habe. Zur Qualifikation des beteiligten Radladers als Kfz iSd Paragraph 2, Ziffer eins, KFG sei in dieser Entscheidung jedoch nichts weiter ausgeführt. Es sei durchaus denkbar, daß der Oberste Gerichtshof zu dieser Qualifikation des Radladers als Kraftfahrzeug deshalb gekommen sei, weil der Radlader im konkreten Fall ein auf Straßen verwendetes Fahrzeug iS von Paragraph 2, Ziffer eins, KFG gewesen sei. Sollte dies nicht der Fall sein, fehle in dieser Entscheidung jegliche Begründung dafür, weshalb angenommen worden sei, daß der Radlader ein "zur Verwendung auf Straßen bestimmtes Fahrzeug" im Sinne der gleichen Gesetzesstelle sein sollte. Da sich aus der Begründung der Entscheidung ergebe, daß über das Werksgelände, auf welchem der Radlader eingesetzt worden sei, eine Straße verlaufe, sei es aber auch denkbar, daß infolge der allenfalls betriebsbedingten Notwendigkeit, mit dem Radlader diese Straße zumindest zu überqueren oder auf ihr kurze Strecken zu fahren, von den Sachverhaltsvoraussetzungen für die Anwendung des Paragraph 2, Ziffer eins, erster Fall in Verbindung mit Paragraph eins, Absatz 2, Litera b, KFG ausgegangen worden sei. Dann enthielte die Entscheidung keine Aussage für den Fall, in dem das Werksgelände, in dem ein Radlader eingesetzt werde, von keiner Straße durchquert werde. Die Entscheidung ZVR 1975/77 beziehe sich auf ein ähnliches Fahrzeug wie im gegenständlichen Fall (lediglich mit einer Schaufel anstelle einer Staplergabel). Der Verwaltungsgerichtshof habe in dieser Entscheidung die einem Sachverständigengutachten folgende Auffassung der ersten Instanz für zutreffend erachtet, daß dieses Fahrzeug infolge seiner Bauart und Ausrüstung nicht zur Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehrs bestimmt sei, weil es vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen diene. Nichts anderes könne für den vom Beklagten bei diesem Unfall verwendeten Radlader gelten. Dieser sei zwar als selbstfahrende Arbeitsmaschine, nicht aber als solche iS von Paragraph 2, Ziffer 21, KFG anzusehen, weil auch im gegenständlichen Fall kein Hinweis darauf bestehe, daß dieser nach seiner Bauart oder Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt wäre. Es liege vielmehr auf der Hand, daß ein solcher Radlader nicht für den Einsatz auf Straßen, sondern für den Einsatz im Werksgelände bestimmt sei. Anderes könnte nur gelten, wenn der Radlader von der zuständigen Verwaltungsbehörde iS von Paragraph 37, KFG zum Verkehr zugelassen worden wäre, da dies die Kraftfahrzeugeigenschaft voraussetze und darüber hinaus auch ein Indiz dafür darstellt, daß das Fahrzeug für die Verwendung auf Straßen bestimmt sei. Das Berufungsgericht habe daher beiden Parteien den Auftrag erteilt, eine allfällig vorhandene Zulassungsurkunde binnen 14 Tagen vorzulegen. Da keine Vorlage erfolgt sei, sei zu unterstellen, daß eine solche Zulassung des Radladers nicht

bestehe. Der gegenständliche Radlader sei daher kein Kraftfahrzeug iSd Paragraph 2, Ziffer eins, KFG. Dementsprechend bestehe keine erhöhte Haftpflicht iSd EKHG für dieses Fahrzeug und liege daher die Ausnahme vom Haftungsprivileg des Arbeitgebers nach Paragraph 333, Absatz 3, ASVG nicht vor.

Dem Argument der Klägerin, daß § 333 Abs 3 ASVG auch im Zusammenhang mit dem Betrieb des LKW und der für diesen (zweifellos) bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherung anzuwenden sei, müsse entgegnet werden, daß sich zwar auch bei einem stehenden Kfz ein Betriebsunfall ereignen könne und daß sich auch Be- und Entladevorgänge als Betriebsvorgänge verstehen ließen. Daraus dürfe aber nicht der Schluß gezogen werden, jeder Unfall bei einem dieser Vorgänge wäre ein Unfall beim Betrieb des Kfz. Vielmehr sei gerade in diesem Zusammenhang im konkreten Einzelfall sorgfältig zu prüfen, ob auch tatsächlich ein Gefahrenzusammenhang in diesem Sinne bestehe, daß der Unfall aus einer spezifischen Gefährlichkeit des Kfz resultiere. In der Entscheidung ZVR 1976/233 habe der Oberste Gerichtshof in einem vergleichbaren Fall ausgesprochen, daß bei einem durch einen Radlader im Zusammenhang mit dem Be- bzw Entladen eines LKW verursachten Unfall nicht von einem Unfall im Rahmen eines Betriebsvorganges des LKW gesprochen werden könne, welcher Auffassung sich das Berufungsgericht anschließe. Dem Argument der Klägerin, daß Paragraph 333, Absatz 3, ASVG auch im Zusammenhang mit dem Betrieb des LKW und der für diesen (zweifellos) bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherung anzuwenden sei, müsse entgegnet werden, daß sich zwar auch bei einem stehenden Kfz ein Betriebsunfall ereignen könne und daß sich auch Be- und Entladevorgänge als Betriebsvorgänge verstehen ließen. Daraus dürfe aber nicht der Schluß gezogen werden, jeder Unfall bei einem dieser Vorgänge wäre ein Unfall beim Betrieb des Kfz. Vielmehr sei gerade in diesem Zusammenhang im konkreten Einzelfall sorgfältig zu prüfen, ob auch tatsächlich ein Gefahrenzusammenhang in diesem Sinne bestehe, daß der Unfall aus einer spezifischen Gefährlichkeit des Kfz resultiere. In der Entscheidung ZVR 1976/233 habe der Oberste Gerichtshof in einem vergleichbaren Fall ausgesprochen, daß bei einem durch einen Radlader im Zusammenhang mit dem Be- bzw Entladen eines LKW verursachten Unfall nicht von einem Unfall im Rahmen eines Betriebsvorganges des LKW gesprochen werden könne, welcher Auffassung sich das Berufungsgericht anschließe.

Schadenersatzansprüche aus dem gegenständlichen Unfall könnten daher gegenüber dem Beklagten als Dienstgeber des beim Unfall Getöteten nur erfolgreich geltend gemacht werden, wenn der Unfall durch den Beklagten vorsätzlich herbeigeführt worden wäre, was nicht einmal behauptet worden sei.

Die ordentliche Revision wurde für zulässig erklärt, weil die Frage, ob der gegenständliche Radlader ein Kraftfahrzeug iSd § 2 Abs 1 KFG sei (und damit die Voraussetzungen für die Anwendung des § 333 Abs 3 ASVG gegeben seien), eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung darstelle und eine gesicherte Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zu Kriterien, nach denen diese Frage zu beurteilen sei, nicht vorliege. Die ordentliche Revision wurde für zulässig erklärt, weil die Frage, ob der gegenständliche Radlader ein Kraftfahrzeug iSd Paragraph 2, Absatz eins, KFG sei (und damit die Voraussetzungen für die Anwendung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG gegeben seien), eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung darstelle und eine gesicherte Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zu Kriterien, nach denen diese Frage zu beurteilen sei, nicht vorliege.

Die von der Klägerin gegen dieses Urteil des Berufungsgerichtes erhobene Revision ist zulässig, weil das Berufungsgericht bei der Auslegung des Anwendungsbereiches des § 333 Abs 3 ASVG in einer die Rechtssicherheit iSd § 502 Abs 1 ZPO gefährdenden Weise von der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes abgewichen ist; sie ist im Sinne des hilfsweise gestellten Aufhebungsantrages auch berechtigt. Die von der Klägerin gegen dieses Urteil des Berufungsgerichtes erhobene Revision ist zulässig, weil das Berufungsgericht bei der Auslegung des Anwendungsbereiches des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG in einer die Rechtssicherheit iSd Paragraph 502, Absatz eins, ZPO gefährdenden Weise von der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes abgewichen ist; sie ist im Sinne des hilfsweise gestellten Aufhebungsantrages auch berechtigt.

Die Klägerin macht in ihrem Rechtsmittel im wesentlichen geltend, daß der gegenständliche Radlader als Kraftfahrzeug im Sinne des KFG zu qualifizieren sei, weil er zur Verwendung auf Straßen bestimmt sei. Diesbezüglich liege ein sekundärer Feststellungsmangel vor, weil keine Feststellungen zum Unfallsort getroffen worden seien, insbesondere stehe nicht fest, ob sich auf dem Betriebsgelände des Beklagten eine Parkfläche oder eine Straße (mit oder ohne öffentlichem Verkehr) befunden habe. Das Oberlandesgericht Linz habe in ZVR 1995/161 einen Radlader, für den keine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden sei, als Kraftfahrzeug iSd KFG qualifiziert und deshalb das EKHG angewendet. Zudem wäre im vorliegenden Fall auch eine analoge Anwendung des EKHG gerechtfertigt: Der gegenständliche Unfall habe sich im übrigen im Zuge der Beladung des LKW des Beklagten ereignet, sodaß aufgrund

dieses Beladevorganges von einem Unfall beim Betrieb des LKW auszugehen sei.

Rechtliche Beurteilung

Hiezu wurde erwogen:

Vorauszuschicken ist, daß das Berufungsgericht zu Recht die Anwendbarkeit des § 333 Abs 3 ASVG aufgrund des von der Klägerin behaupteten Zusammenhanges mit dem Betrieb des mit dem Radlader (zu) beladen(d)en LKW des Beklagten verneinte. Das Abstellen eines Kfz bloß zum Zwecke seines Be- und Entladens setzt dieses zwar noch nicht außer Betrieb, sodaß das Be- und Entladen einen Betriebsvorgang darstellt (ZVR 1984/326). Daraus darf jedoch nicht der Schluß gezogen werden, jeder Unfall bei einem dieser Vorgänge wäre ein Unfall beim Betrieb des Kfz. Vielmehr ist gerade in diesem Zusammenhang im konkreten Einzelfall sorgfältig zu prüfen, ob auch tatsächlich ein Gefahrenzusammenhang in diesem Sinne besteht, daß der Unfall aus einer spezifischen Gefährlichkeit des Kfz resultiert (Apathy, EKHG Rz 29 zu § 1). Der Unfall muß daher mit dem eigentlichen Vorgang des Be- und Entladens zusammenhängen (Apathy aaO Rz 31 zu § 1). Ein stehendes Kraftfahrzeug ist dann im Betrieb, wenn der auf dem Kraftfahrzeug montierte Hebekranmechanismus durch Umkupplung vom Motor des Kraftfahrzeuges betrieben wird (SZ 40/80; ZVR 1980/75; ZVR 1987/82 ua). Bei Beladung eines LKW mit Baumstämmen mit einem darauf montierten Hebekran befindet sich dieser im Betrieb, weil die Fahrbarkeit des Lkw durch das Ausfahren von Stützarmen nicht aufgehoben wird (ZVR 1983/286). Im Gegensatz dazu wurde jedoch der Unfall beim Betrieb eines Hubstaplers, auf den die Waren von einem Lastkraftwagen umgeladen worden waren und der sich erst anschließend dadurch ereignete, daß die Ladung des Hubstaplers umkippte, nicht als ein solcher beim Betrieb des Lastkraftwagens, also eines Kraftfahrzeuges im Sinne des § 1 EKHG, gewertet (ZVR 1976/233). Auch im vorliegenden Fall wurde der LKW des Beklagten nicht mittels einer darauf montierten Hebevorrichtung, sondern mit einem eigenen Radlader beladen, der Bretterpakete von einem etwa 40 Meter vom LKW entfernten Bretterstapel zum LKW gebracht und auf diesem verladen hat. Der gegenständliche Arbeitsunfall hat sich daher - wie vom Berufungsgericht richtig erkannt - nicht beim Betrieb des LKW des Beklagten, sondern vielmehr beim Betrieb des Radladers ereignet.

Vorauszuschicken ist, daß das Berufungsgericht zu Recht die Anwendbarkeit des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG aufgrund des von der Klägerin behaupteten Zusammenhanges mit dem Betrieb des mit dem Radlader (zu) beladen(d)en LKW des Beklagten verneinte. Das Abstellen eines Kfz bloß zum Zwecke seines Be- und Entladens setzt dieses zwar noch nicht außer Betrieb, sodaß das Be- und Entladen einen Betriebsvorgang darstellt (ZVR 1984/326). Daraus darf jedoch nicht der Schluß gezogen werden, jeder Unfall bei einem dieser Vorgänge wäre ein Unfall beim Betrieb des Kfz. Vielmehr ist gerade in diesem Zusammenhang im konkreten Einzelfall sorgfältig zu prüfen, ob auch tatsächlich ein Gefahrenzusammenhang in diesem Sinne besteht, daß der Unfall aus einer spezifischen Gefährlichkeit des Kfz resultiert (Apathy, EKHG Rz 29 zu Paragraph eins,). Der Unfall muß daher mit dem eigentlichen Vorgang des Be- und Entladens zusammenhängen (Apathy aaO Rz 31 zu Paragraph eins,). Ein stehendes Kraftfahrzeug ist dann im Betrieb, wenn der auf dem Kraftfahrzeug montierte Hebekranmechanismus durch Umkupplung vom Motor des Kraftfahrzeuges betrieben wird (SZ 40/80; ZVR 1980/75; ZVR 1987/82 ua). Bei Beladung eines LKW mit Baumstämmen mit einem darauf montierten Hebekran befindet sich dieser im Betrieb, weil die Fahrbarkeit des Lkw durch das Ausfahren von Stützarmen nicht aufgehoben wird (ZVR 1983/286). Im Gegensatz dazu wurde jedoch der Unfall beim Betrieb eines Hubstaplers, auf den die Waren von einem Lastkraftwagen umgeladen worden waren und der sich erst anschließend dadurch ereignete, daß die Ladung des Hubstaplers umkippte, nicht als ein solcher beim Betrieb des Lastkraftwagens, also eines Kraftfahrzeuges im Sinne des Paragraph eins, EKHG, gewertet (ZVR 1976/233). Auch im vorliegenden Fall wurde der LKW des Beklagten nicht mittels einer darauf montierten Hebevorrichtung, sondern mit einem eigenen Radlader beladen, der Bretterpakete von einem etwa 40 Meter vom LKW entfernten Bretterstapel zum LKW gebracht und auf diesem verladen hat. Der gegenständliche Arbeitsunfall hat sich daher - wie vom Berufungsgericht richtig erkannt - nicht beim Betrieb des LKW des Beklagten, sondern vielmehr beim Betrieb des Radladers ereignet.

Gemäß § 333 Abs 1 ASVG ist der Dienstgeber dem Versicherten zum Ersatz des Schadens, der diesem durch eine Verletzung am Körper infolge eines Arbeitsunfalles entstanden ist, nur verpflichtet, wenn er den Arbeitsunfall vorsätzlich verursacht hat, wobei diese Einschränkung auch gegenüber den Hinterbliebenen des Versicherten, wenn dessen Tod auf die körperliche Verletzung infolge des Arbeitsunfalles zurückzuführen ist, gilt. Das Haftungsprivileg des § 333 Abs 1 ASVG ist gemäß § 333 Abs 3 ASVG nicht anzuwenden, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht. Der Dienstgeber

haftet nur bis zur Höhe der aus einer bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme, es sein denn, daß der Versicherungsfall durch den Dienstgeber vorsätzlich verursacht worden ist. Gemäß Paragraph 333, Absatz eins, ASVG ist der Dienstgeber dem Versicherten zum Ersatz des Schadens, der diesem durch eine Verletzung am Körper infolge eines Arbeitsunfalles entstanden ist, nur verpflichtet, wenn er den Arbeitsunfall vorsätzlich verursacht hat, wobei diese Einschränkung auch gegenüber den Hinterbliebenen des Versicherten, wenn dessen Tod auf die körperliche Verletzung infolge des Arbeitsunfalles zurückzuführen ist, gilt. Das Haftungsprivileg des Paragraph 333, Absatz eins, ASVG ist gemäß Paragraph 333, Absatz 3, ASVG nicht anzuwenden, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht. Der Dienstgeber haftet nur bis zur Höhe der aus einer bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme, es sein denn, daß der Versicherungsfall durch den Dienstgeber vorsätzlich verursacht worden ist.

Nach dem durch die 48. ASVG-Novelle neu gefaßten § 333 Abs 3 ASVG sind die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 leg cit (Haftungsprivileg des Dienstgebers) daher nicht anzuwenden, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht. Allerdings haftet der Arbeitgeber - ausgenommen die hier nicht in Betracht kommende vorsätzliche Schädigung - nur bis zur Höhe der aus einer bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme. Mit dieser Neuregelung wollte der Gesetzgeber den bisherigen Haftungsausschluß der kraftfahrzeughaftpflichtversicherten Arbeitgeber bei Arbeitsunfällen gemäß § 175 ASVG, insbesondere Verkehrsunfällen, die ein Arbeitnehmer in einem der Allgemeinheit nicht zugänglichen Fahrzeug des Arbeitgebers erleidet, beseitigen (vgl RV 1098 BlgNR 17. GP 16; 9 ObA 126/98i = infas 1998, 139). Von der Ausnahmeregelung sind daher sämtliche durch einen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer gedeckten Personenschäden umfaßt (ZVR 1995/122; RdW 1996, 174; 8 ObA 179/98a ua). Erste Voraussetzung für den Entfall des Haftungsprivilegs ist sohin, daß für das Verkehrsmittel aufgrund gesetzlicher Vorschriften eine erhöhte Haftpflicht besteht. Der Entfall des Haftungsprivilegs nach § 333 Abs 3 ASVG stellt - trotz des weitergehenden Wortlauts - ausschließlich auf die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ab, es ist daher eine Betriebshaftpflichtversicherung von vornherein ungeeignet, die in der zitierten Bestimmung normierte Ausnahme vom Haftungsprivileg des Dienstgebers zu begründen (9 ObA 126/98i = infas 1998, 139; 8 ObA 179/98a). Außerhalb des Geltungsbereichs des § 59 Abs 1 KFG kommt eine Pflichtversicherung von vornherein nicht in Betracht (Baran/Braumüller, Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, 100). Nach dem durch die 48. ASVG-Novelle neu gefaßten Paragraph 333, Absatz 3, ASVG sind die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 leg cit (Haftungsprivileg des Dienstgebers) daher nicht anzuwenden, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht. Allerdings haftet der Arbeitgeber - ausgenommen die hier nicht in Betracht kommende vorsätzliche Schädigung - nur bis zur Höhe der aus einer bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme. Mit dieser Neuregelung wollte der Gesetzgeber den bisherigen Haftungsausschluß der kraftfahrzeughaftpflichtversicherten Arbeitgeber bei Arbeitsunfällen gemäß Paragraph 175, ASVG, insbesondere Verkehrsunfällen, die ein Arbeitnehmer in einem der Allgemeinheit nicht zugänglichen Fahrzeug des Arbeitgebers erleidet, beseitigen (vergleiche RV 1098 BlgNR 17. GP 16; 9 ObA 126/98i = infas 1998, 139). Von der Ausnahmeregelung sind daher sämtliche durch einen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer gedeckten Personenschäden umfaßt (ZVR 1995/122; RdW 1996, 174; 8 ObA 179/98a ua). Erste Voraussetzung für den Entfall des Haftungsprivilegs ist sohin, daß für das Verkehrsmittel aufgrund gesetzlicher Vorschriften eine erhöhte Haftpflicht besteht. Der Entfall des Haftungsprivilegs nach Paragraph 333, Absatz 3, ASVG stellt - trotz des weitergehenden Wortlauts - ausschließlich auf die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ab, es ist daher eine Betriebshaftpflichtversicherung von vornherein ungeeignet, die in der zitierten Bestimmung normierte Ausnahme vom Haftungsprivileg des Dienstgebers zu begründen (9 ObA 126/98i = infas 1998, 139; 8 ObA 179/98a). Außerhalb des Geltungsbereichs des Paragraph 59, Absatz eins, KFG kommt eine Pflichtversicherung von vornherein nicht in Betracht (Baran/Braumüller, Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, 100).

Im vorliegenden Fall ist daher zu prüfen, ob für den gegenständlichen Radlader eine Versicherungspflicht gemäß § 59 Abs 1 KFG besteht bzw zum Unfallszeitpunkt bestanden hat. Gemäß § 1 Abs 1 KFG sind die Bestimmungen dieses Gesetzes, sofern im Abs 2 nichts anderes festgesetzt ist, auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden. Als Kraftfahrzeug gilt nach § 2 Abs 1 Z 1 KFG ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf

Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie betrieben wird und nicht an Geleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. § 2 Abs 1 Z 21 KFG definiert eine selbstfahrende Arbeitsmaschine als ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist. Auf eine solche sind jedoch die Vorschriften des KFG in ihrer Gesamtheit, insbesondere die Versicherungspflicht gemäß § 59 leg cit, nicht notwendigerweise anzuwenden. Gemäß § 1 Abs 2 lit b KFG sind nämlich von der Anwendung der Abschnitte II bis XI dieses Gesetzes unter anderem selbstfahrende Arbeitsmaschinen ausgenommen, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken befahren werden. Der Verwaltungsgerichtshof sah in der Entscheidung ZVR 1975/77 einen Radlader nicht als Kfz iSd § 2 Z 1 KFG an, weil der gegenständliche Caterpillar weder zur Verwendung auf Straßen bestimmt war noch auf Straßen verwendet wurde. In der Entscheidung ZVR 1979/7 erklärte der Oberste Gerichtshof das EKHG - der Begriff des Kraftfahrzeuges ist gemäß § 2 Abs 2 EKHG iSd KFG auszulegen - auf einen Radlader, mit dem eine Straße vom Schnee geräumt wurde, für anwendbar. Auch in der Entscheidung 2 Ob 261/82 betrachtete er einen auf einer Landesstraße verwendeten Radlader als Kfz iSd § 2 Z 1 KFG. In der bereits von den Vorinstanzen zitierten Entscheidung ZVR 1985/51 qualifizierte der Oberste Gerichtshof einen Radlader als Kraftfahrzeug iSd § 2 Z 1 KFG, ohne jedoch näher darauf einzugehen, ob dieser ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug darstellt. In der Entscheidung ZVR 1988/64 erklärte der Oberste Gerichtshof das EKHG auf einen Radlader bei einer Fahrt auf einem Werksgelände für anwendbar. Das Oberlandesgericht Innsbruck qualifizierte in der Entscheidung ZVR 1994/147 einen nicht zum Verkehr zugelassenen Radlader, der kein Kennzeichen trug und auf gerader ebener Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschreiten konnte (gemäß § 1 Abs 2 lit a KFG), nicht als Kfz. Das Oberlandesgericht Linz erklärte in der Entscheidung ZVR 1995/161 das EKHG auf einen Radlader deshalb für anwendbar, weil mit diesem auf ebener Fläche und bei Windstille eine Geschwindigkeit von 15 km/h erreicht werden konnte. Der Oberste Gerichtshof unterstellte in der Entscheidung ZVR 1995/135 einen nicht zum Verkehr zugelassenen Radlader mit einem Eigengewicht von ca 15 t, der auf einer Bundesstraße von einer Baustelle auf eine andere Betriebsstätte (selbstfahrend) "überstellt" wurde, den Haftungskriterien des EKHG. In der Entscheidung 8 ObA 179/98a wurde ein Seitenstapler zwar als Kfz iSd § 2 Z 1 KFG, und zwar als Transportkarren (§ 2 Z 19 KFG), qualifiziert; dieser wurde aber gemäß § 1 Abs 2 lit b KFG als von der Versicherungspflicht gemäß § 59 leg cit ausgenommen erachtet, weil er als kleines Transportfahrzeug für die Verwendung innerhalb des Betriebsgeländes konzipiert war und mit ihm zwar auch wiederholt Fahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durchgeführt wurden, die dabei zurückgelegten Strecken aber insbesondere im Vergleich zu seiner sonstigen, innerbetrieblichen Verwendung zu vernachlässigen waren. Im vorliegenden Fall ist daher zu prüfen, ob für den gegenständlichen Radlader eine Versicherungspflicht gemäß Paragraph 59, Absatz eins, KFG besteht bzw zum Unfallszeitpunkt bestanden hat. Gemäß Paragraph eins, Absatz eins, KFG sind die Bestimmungen dieses Gesetzes, sofern im Absatz 2, nichts anderes festgesetzt ist, auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden. Als Kraftfahrzeug gilt nach Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, KFG ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie betrieben wird und nicht an Geleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 21, KFG definiert eine selbstfahrende Arbeitsmaschine als ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist. Auf eine solche sind jedoch die Vorschriften des KFG in ihrer Gesamtheit, insbesondere die Versicherungspflicht gemäß Paragraph 59, leg cit, nicht notwendigerweise anzuwenden. Gemäß Paragraph eins, Absatz 2, Litera b, KFG sind nämlich von der Anwendung der Abschnitte römisch II bis römisch XI dieses Gesetzes unter anderem selbstfahrende Arbeitsmaschinen ausgenommen, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken befahren werden. Der Verwaltungsgerichtshof sah in der Entscheidung ZVR 1975/77 einen Radlader nicht als Kfz iSd Paragraph 2, Ziffer eins, KFG an, weil der gegenständliche Caterpillar weder zur Verwendung auf Straßen bestimmt war noch auf Straßen verwendet wurde. In der Entscheidung ZVR 1979/7 erklärte der Oberste Gerichtshof das EKHG - der Begriff des Kraftfahrzeuges ist gemäß Paragraph 2, Absatz 2, EKHG iSd KFG auszulegen - auf einen Radlader, mit dem eine Straße vom Schnee geräumt wurde, für anwendbar. Auch in der Entscheidung 2 Ob 261/82 betrachtete er einen auf einer Landesstraße verwendeten Radlader als Kfz iSd Paragraph 2, Ziffer eins, KFG. In der bereits von den

Vorinstanzen zitierten Entscheidung ZVR 1985/51 qualifizierte der Oberste Gerichtshof einen Radlader als Kraftfahrzeug iSd Paragraph 2, Ziffer eins, KFG, ohne jedoch näher darauf einzugehen, ob dieser ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug darstellt. In der Entscheidung ZVR 1988/64 erklärte der Oberste Gerichtshof das EKHG auf einen Radlader bei einer Fahrt auf einem Werksgelände für anwendbar. Das Oberlandesgericht Innsbruck qualifizierte in der Entscheidung ZVR 1994/147 einen nicht zum Verkehr zugelassenen Radlader, der kein Kennzeichen trug und auf gerader ebener Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschreiten konnte (gemäß Paragraph eins, Absatz 2, Litera a, KFG), nicht als Kfz. Das Oberlandesgericht Linz erklärte in der Entscheidung ZVR 1995/161 das EKHG auf einen Radlader deshalb für anwendbar, weil mit diesem auf ebener Fläche und bei Windstille eine Geschwindigkeit von 15 km/h erreicht werden konnte. Der Oberste Gerichtshof unterstellte in der Entscheidung ZVR 1995/135 einen nicht zum Verkehr zugelassenen Radlader mit einem Eigengewicht von ca 15 t, der auf einer Bundesstraße von einer Baustelle auf eine andere Betriebsstätte (selbstfahrend) "überstellt" wurde, den Haftungskriterien des EKHG. In der Entscheidung 8 ObA 179/98a wurde ein Seitenstapler zwar als Kfz iSd Paragraph 2, Ziffer eins, KFG, und zwar als Transportkarren (Paragraph 2, Ziffer 19, KFG), qualifiziert; dieser wurde aber gemäß Paragraph eins, Absatz 2, Litera b, KFG als von der Versicherungspflicht gemäß Paragraph 59, leg cit ausgenommen erachtet, weil er als kleines Transportfahrzeug für die Verwendung innerhalb des Betriebsgeländes konzipiert war und mit ihm zwar auch wiederholte Fahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durchgeführt wurden, die dabei zurückgelegten Strecken aber insbesondere im Vergleich zu seiner sonstigen, innerbetrieblichen Verwendung zu vernachlässigen waren.

Ob der gegenständliche Radlader als Kfz iSd § 2 Abs 1 Z 1 KFG anzusehen ist und ob für diesen gemäß § 59 Abs 1 KFG eine Haftpflichtversicherungspflicht besteht, kann nach den vom Erstgericht getroffenen Feststellungen noch nicht abschließend beurteilt werden: Das Erstgericht hat insbesondere nicht festgestellt, ob es sich bei dem gegenständlichen Radlader um ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug handelt und ob, falls letzteres zutrifft, mit diesem im Rahmen seiner bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken befahren werden. Als Fahrzeuge, mit denen im Rahmen ihrer "bestimmungsgemäßen Verwendung" Straßen mit öffentlichem Verkehr "nur überquert oder auf ganz kurze oder als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden", sind in erster Linie Fahrzeuge anzusehen, die an sich nicht zum Verkehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern nur zur Verwendung auf einem bereits an solche Straßen angrenzenden Gebiet bestimmt sind und mit denen diese Straßen aus betrieblichen Gründen innerhalb des Gebietsbereiches überquert werden müssen. Das "Befahren auf ganz kurzen Strecken" darf daher dieses Ausmaß nicht wesentlich überschreiten. Wenn aber die "bestimmungsgemäße Verwendung" auch das Befahren von Straßen mit öffentlichem Verkehr auf längere Strecken vorsieht, fallen diese Fahrzeuge nicht unter die in Frage stehende Ausnahmebestimmung (Grubmann, Das Österreichische Kraftfahrrecht II Anm 5 zu § 1; Grundtner, KFG5 Anm 4 zu § 1). Weiters hat das Erstgericht keine Feststellungen zur Unfallstelle auf dem Betriebsgelände des Beklagten getroffen, insbesondere steht nicht fest, ob durch dieses Betriebsgelände eine Straße führt oder ob sich auf diesem ein Parkplatz befindet. Auch hat das Erstgericht nicht festgestellt, ob der gegenständliche Radlader zum Verkehr zugelassen wurde. Gemäß § 59 Abs 1 KFG muß nämlich eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherers (nur) für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind, für Probefahrten und für Überstellungsfahrten bestehen. Diesbezüglich hat das Berufungsgericht zwar den Parteien den Auftrag erteilt, eine allfällig vorhandene Zulassungsurkunde binnen 14 Tagen vorzulegen. Da keine dementsprechende Vorlage erfolgte, unterstellte das Berufungsgericht, daß eine solche Zulassung des Radladers nicht bestehe. Ob der gegenständliche Radlader als Kfz iSd Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, KFG anzusehen ist und ob für diesen gemäß Paragraph 59, Absatz eins, KFG eine Haftpflichtversicherungspflicht besteht, kann nach den vom Erstgericht getroffenen Feststellungen noch nicht abschließend beurteilt werden: Das Erstgericht hat insbesondere nicht festgestellt, ob es sich bei dem gegenständlichen Radlader um ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug handelt und ob, falls letzteres zutrifft, mit diesem im Rahmen seiner bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken befahren werden. Als Fahrzeuge, mit denen im Rahmen ihrer "bestimmungsgemäßen Verwendung" Straßen mit öffentlichem Verkehr "nur überquert oder auf ganz kurze oder als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden", sind in erster Linie Fahrzeuge anzusehen, die an sich nicht zum Verkehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern nur zur Verwendung auf einem bereits an solche Straßen angrenzenden Gebiet bestimmt sind und mit denen diese Straßen aus betrieblichen Gründen innerhalb des Gebietsbereiches überquert

werden müssen. Das "Befahren auf ganz kurzen Strecken" darf daher dieses Ausmaß nicht wesentlich überschreiten. Wenn aber die "bestimmungsgemäße Verwendung" auch das Befahren von Straßen mit öffentlichem Verkehr auf längere Strecken vorsieht, fallen diese Fahrzeuge nicht unter die in Frage stehende Ausnahmebestimmung (Grubmann, Das Österreichische Kraftfahrrecht römisch II Anmerkung 5 zu Paragraph eins ; Grundtner, KFG5 Anmerkung 4 zu Paragraph eins.). Weiters hat das Erstgericht keine Feststellungen zur Unfallstelle auf dem Betriebsgelände des Beklagten getroffen, insbesondere steht nicht fest, ob durch dieses Betriebsgelände eine Straße führt oder ob sich auf diesem ein Parkplatz befindet. Auch hat das Erstgericht nicht festgestellt, ob der gegenständliche Radlader zum Verkehr zugelassen wurde. Gemäß Paragraph 59, Absatz eins, KFG muß nämlich eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherers (nur) für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind, für Probefahrten und für Überstellungsfahrten bestehen. Diesbezüglich hat das Berufungsgericht zwar den Parteien den Auftrag erteilt, eine allfällig vorhandene Zulassungsurkunde binnen 14 Tagen vorzulegen. Da keine dementsprechende Vorlage erfolgte, unterstellte das Berufungsgericht, daß eine solche Zulassung des Radladers nicht bestehe.

Das Erstgericht wird sohin im fortgesetzten Verfahren diejenigen Feststellungen zu treffen haben, welche die Beurteilung der Fragen ermöglichen, ob es sich beim gegenständlichen Radlader um ein Kfz iSd § 2 Abs 1 Z 1 KFG handelt, ob dieser zum Verkehr zugelassen ist bzw zum Unfallszeitpunkt war und ob dieser gemäß § 59 Abs 1 KFG der obligatorischen Haftpflichtversicherungspflicht unterliegt. Nur wenn feststeht, daß es sich beim gegenständlichen Radlader um ein Kfz iSd § 2 Abs 1 Z 1 KFG handelt und daß dieser gemäß § 59 Abs 1 KFG auch der obligatorischen Haftpflichtversicherungspflicht unterliegt, daß sohin eine Verpflichtung des Beklagten zum Abschluß einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für den gegenständlichen Radlader bestand, kommt die Ausnahmebestimmung des § 333 Abs 3 ASVG zum Tragen, weil - wie bereits ausgeführt - der Entfall des Haftungsprivilegs nach § 333 Abs 3 ASVG - trotz des weitergehenden Wortlauts - ausschließlich auf die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abstellt. Dem Willen des Gesetzgebers zufolge soll das Haftungsprivileg des Dienstgebers nämlich nur dann entfallen, wenn der wirtschaftliche Schaden von einer Versicherung gedeckt wird, zu deren Abschluß er ohnedies verpflichtet ist, sodaß er im Ergebnis durch die Aufhebung seines Haftungsprivilegs nicht belastet ist (ZVR 1995/122; RdW 1996, 174 ua). Sollte für den gegenständlichen Radlader eine Versicherungspflicht gemäß § 59 Abs 1 KFG bestanden haben, so kommt, wenn sich im fortgesetzten Verfahren ergibt, daß der Beklagte dafür eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht abgeschlossen hat, eine Haftung des Beklagten aus dem Titel der Fürsorgepflichtverletzung auf jenen Betrag, der bei ordnungsgemäßer Erfüllung der Versicherungspflicht zur Verfügung gestanden wäre, in Betracht (Schwimann/Neumayr, ABGB2 VIII, Rz 58 zu § 333 ASVG mwN). Das Erstgericht wird sohin im fortgesetzten Verfahren diejenigen Feststellungen zu treffen haben, welche die Beurteilung der Fragen ermöglichen, ob es sich beim gegenständlichen Radlader um ein Kfz iSd Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, KFG handelt, ob dieser zum Verkehr zugelassen ist bzw zum Unfallszeitpunkt war und ob dieser gemäß Paragraph 59, Absatz eins, KFG der obligatorischen Haftpflichtversicherungspflicht unterliegt. Nur wenn feststeht, daß es sich beim gegenständlichen Radlader um ein Kfz iSd Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, KFG handelt und daß dieser gemäß Paragraph 59, Absatz eins, KFG auch der obligatorischen Haftpflichtversicherungspflicht unterliegt, daß sohin eine Verpflichtung des Beklagten zum Abschluß einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für den gegenständlichen Radlader bestand, kommt die Ausnahmebestimmung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG zum Tragen, weil - wie bereits ausgeführt - der Entfall des Haftungsprivilegs nach Paragraph 333, Absatz 3, ASVG - trotz des weitergehenden Wortlauts - ausschließlich auf die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abstellt. Dem Willen des Gesetzgebers zufolge soll das Haftungsprivileg des Dienstgebers nämlich nur dann entfallen, wenn der wirtschaftliche Schaden von einer Versicherung gedeckt wird, zu deren Abschluß er ohnedies verpflichtet ist, sodaß er im Ergebnis durch die Aufhebung seines Haftungsprivilegs nicht belastet ist (ZVR 1995/122; RdW 1996, 174 ua). Sollte für den gegenständlichen Radlader eine Versicherungspflicht gemäß Paragraph 59, Absatz eins, KFG bestanden haben, so kommt, wenn sich im fortgesetzten Verfahren ergibt, daß der Beklagte dafür eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht abgeschlossen hat, eine Haftung des Beklagten aus dem Titel der Fürsorgepflichtverletzung auf jenen Betrag, der bei ordnungsgemäßer Erfüllung der Versicherungspflicht zur Verfügung gestanden wäre, in Betracht (Schwimann/Neumayr, ABGB2 römisch VIII, Rz 58 zu Paragraph 333, ASVG mwN).

Sollten die Ergebnisse des fortgesetzten Verfahrens zur grundsätzlichen Haftung des Beklagten führen, so ist bereits jetzt der Rechtsansicht des Erstgerichtes beizupflichten, daß nach dem festgestellten Ablauf des vorliegenden

Arbeitsunfalls im Zusammenhang mit den übrigen Begleitumständen (Weisungen des Beklagten gegenüber seinen Dienstnehmern, welche bekanntermaßen nicht befolgt wurden) eine gleichteilige Verschuldens-/bzw Haftungszumessung gerechtfertigt ist.

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

Anmerkung

E55178 02A03167

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1999:0020OB00316.97B.0924.000

Dokumentnummer

JJT_19990924_OGH0002_0020OB00316_97B0000_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