

TE OGH 1997/7/10 2Ob222/97d

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 10.07.1997

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Angst als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Graf, Dr.Schinko, Dr.Tittel und Dr.Baumann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Radica P*****, vertreten durch Dr.Josef Sailer, Rechtsanwalt in Bruck/Leitha, wider die beklagten Parteien 1. ***** Versicherungs AG, ***** vertreten durch Hule & Heinke Rechtsanwälte KEG in Wien, und 2. Republik Österreich (Post- und Telegraphendirektion), vertreten durch die Finanzprokuratur, wegen Zahlung von S 133.347,60 sA, einer Rente und Feststellung, infolge Revision der erstbeklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgerichtes vom 21.Jänner 1997, GZ 11 R 250/96g-52, womit infolge Berufungen der klagenden und der beklagten Parteien das Teil- und Zwischenurteil des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Wien vom 25.August 1996, GZ 23 Cg 141/93m-41, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Entscheidungsgründe:

Der Ehegatte der Klägerin arbeitete am 28.9.1990 als Hilfsarbeiter an einer Baustelle. Er stand auf der Ladefläche des von einem Arbeitskollegen gelenkten LKW seines Arbeitgebers, für den eine Haftpflichtversicherung der erstbeklagten Partei bestand. Sein Arbeitskollege reversierte mit dem LKW, dabei verfiel ein über der Straße hängendes Telefonkabel der zweitbeklagten Partei in den Kranaufbau des LKW. Der Ehegatte der Klägerin wurde von dem dadurch umgerissenen Stützmast des Telefonkabels getötet.

Die Klägerin begehrt die Zahlung von S 133.347,60 sA für Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Tod ihres Gatten, die Zuerkennung einer Rente von 5.000 S monatlich und die Feststellung der Haftung der beklagten Parteien für alle künftigen Schäden. Die Haftung der erstbeklagten Partei wird darauf gestützt, daß dem Lenker des LKW wegen des auf diesem montierten relativ hohen Krans auffallen hätte müssen, daß das Telefonkabel viel zu tief gehangen sei.

Die erstbeklagte Partei wendete unter anderem ein, daß den Fahrer des LKW kein Verschulden treffe; das EKHG sei nicht anzuwenden, weil der Verstorbene zur Zeit des Unfalls beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig gewesen sei (§ 3 Z 3 EKHG). Überdies sei die Haftung gemäß § 9 EKHG ausgeschlossen, weil der Unfall auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen sei, das weder auf einem Fehler der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Verrichtung eines Kraftfahrzeuges beruhe. Die erstbeklagte Partei wendete unter anderem ein, daß den Fahrer des LKW kein Verschulden treffe; das EKHG sei nicht anzuwenden, weil der Verstorbene zur Zeit des Unfalls beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig gewesen sei (Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG). Überdies sei die Haftung gemäß Paragraph 9, EKHG

ausgeschlossen, weil der Unfall auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen sei, das weder auf einem Fehler der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Verrichtung eines Kraftfahrzeuges beruht habe.

Mit Teil- und Zwischenurteil erkannte das Erstgericht das Leistungsbegehren als dem Grunde nach zu Recht bestehend und stellte die Haftung der beklagten Parteien zur ungeteilten Hand für alle künftigen Schäden aus dem Unfall, jedoch jene der erstbeklagten Partei beschränkt mit der Haftungssumme nach dem EKHG, fest.

Über den eingangs wiedergegebenen Sachverhalt hinaus wurden im wesentlichen folgende Feststellungen getroffen:

Der Unfall ereignete sich im Bereich einer T-förmigen Kreuzung. Im Rahmen von Kanalarbeiten des Arbeitgebers des Verstorbenen brachten drei Arbeitnehmer, darunter der Verstorbene, Pölmateriale von einem Materialabladepplatz zu einer etwa 150 m entfernten Baustelle. Der Fahrer des LKW hatte diesen Weg zur Baustelle bereits zweimal an diesem Tag zurückgelegt, allerdings immer auf der rechten Fahrbahnhälfte, also näher zu dem später umgestürzten Telefonmast. Er fuhr mit einem LKW, bei dem das Ladeplateau einen Bodenabstand von 1,47 m hatte und die maximale Höhe des Kranes in der Position des Unfalls 2,70 m über dem Plateau betrug. Die geringste Gesamthöhe betrug 3,7 m. Der Kran konnte nur von dem bei der Kranbefestigung montierten Sitz aus gesteuert werden; dieser war über eine Leiter erreichbar. Beim Be- und Entladen mußten jeweils die Stützen auf den Seiten des Fahrzeuges durch Stabilisierung ausgefahren werden. Auf der Ladefläche befand sich der Verstorbene, der sowohl beim Be- als auch beim Entladen die Krangabel einhängte und das Material auf der Ladefläche schlichtete. Als nun der LKW beim zweiten Mal von der Baustelle zurück zu dem Materialabladepplatz (150 m entfernt) fahren wollte, fuhr er im Retourgang auf der linken Fahrbahnhälfte und damit weiter entfernt von dem im folgenden umgestürzten Telefonmast. Dabei verhängte sich der Kranausleger mit dem quer zur Fahrbahn angebrachten Telefonkabel, das von einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Mast nach links auf einer Länge von etwa 39 m gespannt war. Dadurch stürzte der am rechten Fahrbahnrand befindliche Telefonmast auf die rechte vordere Ecke der Ladefläche des LKW und tötete den Gatten der Klägerin. Insgesamt befand sich die Oberkante des Krans ca 4 bis 4,20 m hoch, die Stelle der Verhakung lag etwas tiefer. Für den Lenker des LKW war der tatsächliche Abstand des Telefonkabels schwer abschätzbar; keinesfalls konnte er die geringe Abspannhöhe wahrnehmen, und zwar schon im Hinblick darauf, daß er auf den Verkehr und das Rückwärtsfahren achten mußte.

In rechtlicher Hinsicht verneinte das Erstgericht ein Verschulden des Lenkers, allerdings stelle der Unfall auch kein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 9 EKHG dar, weshalb die erstbeklagte Partei hafte. Die Haftung der zweitbeklagten Partei ergebe sich daraus, daß die Mindestabstände zur Fahrbahn nicht eingehalten worden seien. In rechtlicher Hinsicht verneinte das Erstgericht ein Verschulden des Lenkers, allerdings stelle der Unfall auch kein unabwendbares Ereignis im Sinne des Paragraph 9, EKHG dar, weshalb die erstbeklagte Partei hafte. Die Haftung der zweitbeklagten Partei ergebe sich daraus, daß die Mindestabstände zur Fahrbahn nicht eingehalten worden seien.

Das von beiden beklagten Parteien angerufene Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und sprach aus, daß die ordentliche Revision zulässig sei.

Zur Haftung der erstbeklagten Partei vertrat das Berufungsgericht die Ansicht, daß der Getötete nicht "beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war" (§ 3 Z 3 EKHG). Der Getötete sei zwar im Betrieb des Halters des Kraftfahrzeuges beschäftigt gewesen und habe dabei auch auf der Ladefläche des LKW Manipulationen gesetzt. Der konkrete Unfall sei aber zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der LKW eine 150 m lange Strecke zwischen der Baustelle und dem Platz, an dem das Material für die Baustelle abgeladen worden war, zurücklegte. Während dieser Fahrt habe der Getötete nicht auf den Betrieb des Kraftfahrzeuges eingewirkt. Zur Haftung der erstbeklagten Partei vertrat das Berufungsgericht die Ansicht, daß der Getötete nicht "beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war" (Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG). Der Getötete sei zwar im Betrieb des Halters des Kraftfahrzeuges beschäftigt gewesen und habe dabei auch auf der Ladefläche des LKW Manipulationen gesetzt. Der konkrete Unfall sei aber zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der LKW eine 150 m lange Strecke zwischen der Baustelle und dem Platz, an dem das Material für die Baustelle abgeladen worden war, zurücklegte. Während dieser Fahrt habe der Getötete nicht auf den Betrieb des Kraftfahrzeuges eingewirkt.

Betrachte man den Grundgedanken der Gefährdungshaftung des EKHG, wonach derjenige, der den Nutzen aus einer gefährlichen Sache ziehe, auch für die daraus entstehenden Nachteile anderer eintreten müsse, so solle durch den Haftungsausschluß des § 3 Z 3 EKHG offenbar bewirkt werden, daß die beförderten Geschädigten, die selbst beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig waren, der Risikosphäre des Halters zugerechnet werden, weil sie einen Teil des

Risikos auch selbst verursachen. Die Einschränkung des § 3 Z 3 EKHG sei dahin auszulegen, daß all jene Personen, für die ihre Tätigkeit im Gefahrenbereich des Kraftfahrzeuges funktionell bezogen sei auf den wirtschaftlichen Einsatz des Kraftfahrzeuges, auch keine Ansprüche aus den aus den Gefährdungen des Kraftfahrzeuges entstehenden Schäden ableiten könnten. Sie erzielten aus ihrer Teilnahme an diesem Betrieb einen wirtschaftlichen Vorteil und wirkten auch auf die von dem KFZ ausgehende Gefährdung ein. Dieses Auslegungsergebnis entspreche auch dem Wortlaut der Bestimmung, der eben nicht nur darauf abstelle, ob der Getötete "im Betrieb des Halters" tätig war, sondern "beim Betrieb des KFZ". Demnach falle ein Arbeitnehmer, der zwar im Zuge seiner Arbeitsverrichtungen auf der Plattform eines LKW mit einem Kran hantiere aber nicht dabei, sondern während einer Fahrt des LKW getötet werde, nicht unter die Ausnahmebestimmung des § 3 Z 3 EKHG. Der Anspruch der Klägerin könne daher auf die Gefährdungshaftung des EKHG gestützt werden. Betrachte man den Grundgedanken der Gefährdungshaftung des EKHG, wonach derjenige, der den Nutzen aus einer gefährlichen Sache ziehe, auch für die daraus entstehenden Nachteile anderer eintreten müsse, so solle durch den Haftungsausschluß des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG offenbar bewirkt werden, daß die beförderten Geschädigten, die selbst beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig waren, der Risikosphäre des Halters zugerechnet werden, weil sie einen Teil des Risikos auch selbst verursachen. Die Einschränkung des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG sei dahin auszulegen, daß all jene Personen, für die ihre Tätigkeit im Gefahrenbereich des Kraftfahrzeuges funktionell bezogen sei auf den wirtschaftlichen Einsatz des Kraftfahrzeuges, auch keine Ansprüche aus den aus den Gefährdungen des Kraftfahrzeuges entstehenden Schäden ableiten könnten. Sie erzielten aus ihrer Teilnahme an diesem Betrieb einen wirtschaftlichen Vorteil und wirkten auch auf die von dem KFZ ausgehende Gefährdung ein. Dieses Auslegungsergebnis entspreche auch dem Wortlaut der Bestimmung, der eben nicht nur darauf abstelle, ob der Getötete "im Betrieb des Halters" tätig war, sondern "beim Betrieb des KFZ". Demnach falle ein Arbeitnehmer, der zwar im Zuge seiner Arbeitsverrichtungen auf der Plattform eines LKW mit einem Kran hantiere aber nicht dabei, sondern während einer Fahrt des LKW getötet werde, nicht unter die Ausnahmebestimmung des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG. Der Anspruch der Klägerin könne daher auf die Gefährdungshaftung des EKHG gestützt werden.

Die ordentliche Revision wurde für zulässig erachtet, weil eine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zur Auslegung des § 3 Z 3 EKHG nach der 48.ASVG-Novelle BGBl Nr 642/1989 nicht vorliege. Die ordentliche Revision wurde für zulässig erachtet, weil eine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zur Auslegung des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG nach der 48.ASVG-Novelle Bundesgesetzblatt Nr 642 aus 1989, nicht vorliege.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der erstbeklagten Partei mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung dahingehend abzuändern, daß das Klagebegehren abgewiesen werde.

Die klagende Partei hat Revisionsbeantwortung erstattet und beantragt, dem Rechtsmittel der erstbeklagten Partei nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht aufgezeigten Grund zulässig, sie ist aber nicht berechtigt.

Die erstbeklagte Partei macht in ihrem Rechtsmittel geltend, daß die Ausnahmebestimmung des § 3 Z 3 EKHG vor dem Hintergrund der sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen zu sehen sei. Grund für die Ausnahme sei ja gerade der Umstand, daß der bei einem Arbeitsunfall Geschädigte durch Leistungen aus der Sozialversicherung entschädigt werde und der Betriebsinhaber bzw Halter durch seine Sozialversicherungsbeiträge ohnehin zur Entschädigung der bei ihm beschäftigten Personen beitrage. Beim Betrieb tätig im Sinne des § 3 Z 3 EKHG sei jeder, der eine mit dem Betrieb des Kraftfahrzeuges zusammenhängende Aufgabe mit dem Willen des Halters wahrnehme. Nach ständiger Rechtsprechung ereigne sich ein die Anwendbarkeit des EKHG ausschließender Unfall dann beim Betrieb des Kraftfahrzeuges, er in einem inneren Zusammenhang mit den eigentümlichen Betriebsgefahren des Kraftfahrzeuges oder wenigstens in einem adäquat ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit einer bestimmten Betriebseinrichtung stehe. In diesem Sinne umfasse der Begriff "beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig sein" unter anderem etwa Tätigkeiten wie das Öffnen und Schließen der Fahrzeugtüre oder des Kofferraumdeckels und ähnliches (ZVR 1992/157). Es erfolge auch ein Unfall beim Aussteigen aus einem öffentlichen Verkehrsmittel bei dessen Betrieb (ZVR 1988/110). Zum Betrieb gehörten auch die Vorbereitung oder Abwicklung der Beförderung dienende Vorgänge, wenn diese im Zusammenhang mit wirklich ablaufenden Beförderungsvorgängen stehen. Die erstbeklagte Partei macht in ihrem Rechtsmittel geltend, daß die Ausnahmebestimmung des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG vor dem Hintergrund der sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen zu sehen sei. Grund für die

Ausnahme sei ja gerade der Umstand, daß der bei einem Arbeitsunfall Geschädigte durch Leistungen aus der Sozialversicherung entschädigt werde und der Betriebsinhaber bzw Halter durch seine Sozialversicherungsbeiträge ohnehin zur Entschädigung der bei ihm beschäftigten Personen beitrage. Beim Betrieb tätig im Sinne des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG sei jeder, der eine mit dem Betrieb des Kraftfahrzeuges zusammenhängende Aufgabe mit dem Willen des Halters wahrnehme. Nach ständiger Rechtsprechung ereigne sich ein die Anwendbarkeit des EKHG ausschließender Unfall dann beim Betrieb des Kraftfahrzeuges, er in einem inneren Zusammenhang mit den eigentümlichen Betriebsgefahren des Kraftfahrzeuges oder wenigstens in einem adäquat ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit einer bestimmten Betriebseinrichtung stehe. In diesem Sinne umfasse der Begriff "beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig sein" unter anderem etwa Tätigkeiten wie das Öffnen und Schließen der Fahrzeugtüre oder des Kofferraumdeckels und ähnliches (ZVR 1992/157). Es erfolge auch ein Unfall beim Aussteigen aus einem öffentlichen Verkehrsmittel bei dessen Betrieb (ZVR 1988/110). Zum Betrieb gehörten auch die Vorbereitung oder Abwicklung der Beförderung dienende Vorgänge, wenn diese im Zusammenhang mit wirklich ablaufenden Beförderungsvorgängen stehen.

Im vorliegenden Fall liege ein Arbeitsunfall im Sinne des § 175 ASVG vor und erfolgten die Tätigkeiten des Getöteten beim Betrieb des LKW, weil die Ladetätigkeit mittels eines sich auf dem LKW befindlichen Kranes selbst bei abgestelltem Motor zum Betrieb des Kraftfahrzeuges zähle (ZVR 1962/23). Die Fahrt bzw das Verweilen des Getöteten auf der Ladefläche während der Fahrt vom Materialabladeplatz zur Baustelle stehe jedenfalls in einem adäquat ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang bzw mit einer bestimmten Betriebseinrichtung des LKW, nämlich mit dem Be- und Entladen. Das Verweilen des Getöteten auf der Ladefläche sei als Vorbereitung des Be- und Entladens anzusehen. Das Beladen, das Schlichten und der Transport über eine Wegstrecke von 100 bis 150 m und das Entladen seien als eine einheitliche und in untrennbarem Zusammenhang stehende Tätigkeit beim Betrieb des LKW anzusehen. Im vorliegenden Fall liege ein Arbeitsunfall im Sinne des Paragraph 175, ASVG vor und erfolgten die Tätigkeiten des Getöteten beim Betrieb des LKW, weil die Ladetätigkeit mittels eines sich auf dem LKW befindlichen Kranes selbst bei abgestelltem Motor zum Betrieb des Kraftfahrzeuges zähle (ZVR 1962/23). Die Fahrt bzw das Verweilen des Getöteten auf der Ladefläche während der Fahrt vom Materialabladeplatz zur Baustelle stehe jedenfalls in einem adäquat ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang bzw mit einer bestimmten Betriebseinrichtung des LKW, nämlich mit dem Be- und Entladen. Das Verweilen des Getöteten auf der Ladefläche sei als Vorbereitung des Be- und Entladens anzusehen. Das Beladen, das Schlichten und der Transport über eine Wegstrecke von 100 bis 150 m und das Entladen seien als eine einheitliche und in untrennbarem Zusammenhang stehende Tätigkeit beim Betrieb des LKW anzusehen.

Diesen Ausführungen kann nicht gefolgt werden:

Ohne Zweifel ereignete sich der Unfall beim Betrieb des LKW. Darum geht es hier aber nicht, weil die Frage zu lösen ist, ob der Getötete im Sinn des § 3 Z 3 EKHG beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war. Die in der Revision zitierten Entscheidungen, die - soweit sie solche des Obersten Gerichtshofes sind - zu § 1 EKHG ergangen sind, können daher zur Lösung des hier anstehenden Problems nicht herangezogen werden. Ohne Zweifel ereignete sich der Unfall beim Betrieb des LKW. Darum geht es hier aber nicht, weil die Frage zu lösen ist, ob der Getötete im Sinn des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war. Die in der Revision zitierten Entscheidungen, die - soweit sie solche des Obersten Gerichtshofes sind - zu Paragraph eins, EKHG ergangen sind, können daher zur Lösung des hier anstehenden Problems nicht herangezogen werden.

Gemäß § 3 Z 3 EKHG ist im Falle der Tötung oder Verletzung eines durch die Eisenbahn oder das Kraftfahrzeug beförderten Menschen das EKHG insofern nicht anzuwenden, als der Verletzte zur Zeit des Unfalls beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war. Die Materialien führen als Begründung für den Haftungsausschluß an, daß die Haftung gegenüber diesen Personen im Sozialversicherungsrecht geregelt sei (RV 8). Gemeint ist damit das im § 333 ASVG geregelte Haftungsprivileg des Dienstgebers. Die rechtspolitische Rechtfertigung der Haftungsfreistellung wird vor allem in dem Umstand gesehen, daß der Dienstnehmer die Leistungen der Sozialversicherungen erhält, die vorwiegend aus den Beiträgen des Dienstgebers gespeist wird (siehe Schwimann/Schauer, ABGB2 VIII § 3 EKHG Rz 10 mwN). Nach der zur Zeit der Entstehung des EKHG in Kraft stehenden Fassung des ASVG galt die Haftungsbefreiung nicht, wenn ein Arbeitsunfall bei der Teilnahme des Versicherten am allgemeinen Verkehr durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht bestand. Die Ansprüche waren sohin auf Arbeitsunfälle beschränkt, die sich bei der Teilnahme am

allgemeinen Verkehr ereigneten. Eine solche Teilnahme am allgemeinen Verkehr lagen nach ständiger Rechtsprechung nur dann vor, wenn sich der Unfall außerhalb des Betriebes ereignete, die Beteiligten nicht in Ausübung ihres Dienstes handelten und der Unfall nicht in örtlichem, zeitlichem und ursächlichem Zusammenhang mit der Beschäftigung des Verletzten stand (zuletzt SZ 57/189; RdW 1989, 30). Scheiterte der Anspruch des Dienstnehmers in Ermangelung einer Teilnahme am allgemeinen Verkehr bereits am Haftungsprivileg des Dienstgebers gemäß § 333 Abs 1 ASVG, mußte der Haftungsausschluß nach § 3 Z 3 EKHG nicht mehr geprüft werden. Die einhellige Kritik der Lehre (siehe die Nachweise bei Schauer, aaO Rz 12) an der restriktiven Judikatur veranlaßte den Gesetzgeber, dieses Tatbestandsmerkmal im Rahmen der 48.ASVG-Novelle (BGBl 1989/642) aus § 333 Abs 3 ASVG zu streichen. Nunmehr stehen dem Dienstnehmer allfällige Schadenersatzansprüche gegen den Dienstgeber in jedem Fall zu, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht; die Haftung ist aber - ausgenommen Fälle vorsätzlicher Schädigung - betraglich beschränkt mit der Höhe der aus einer bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme. Die Ausnahmebestimmung des § 333 Abs 3 ASVG schafft keinen neuen Haftungsgrund, sondern schließt die Anwendung des Haftungsprivilegs nur für einen gewissen haftpflichtversicherungsrechtlich orientierten Bereich aus (ZVR 1995/122). Gemäß Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG ist im Falle der Tötung oder Verletzung eines durch die Eisenbahn oder das Kraftfahrzeug beförderten Menschen das EKHG insofern nicht anzuwenden, als der Verletzte zur Zeit des Unfalls beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war. Die Materialien führen als Begründung für den Haftungsausschluß an, daß die Haftung gegenüber diesen Personen im Sozialversicherungsrecht geregelt sei (RV 8). Gemeint ist damit das im Paragraph 333, ASVG geregelte Haftungsprivileg des Dienstgebers. Die rechtspolitische Rechtfertigung der Haftungsfreistellung wird vor allem in dem Umstand gesehen, daß der Dienstnehmer die Leistungen der Sozialversicherungen erhält, die vorwiegend aus den Beiträgen des Dienstgebers gespeist wird (siehe Schwimann/Schauer, ABGB2 römisch VIII Paragraph 3, EKHG Rz 10 mwN). Nach der zur Zeit der Entstehung des EKHG in Kraft stehenden Fassung des ASVG galt die Haftungsbefreiung nicht, wenn ein Arbeitsunfall bei der Teilnahme des Versicherten am allgemeinen Verkehr durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht bestand. Die Ansprüche waren sohin auf Arbeitsunfälle beschränkt, die sich bei der Teilnahme am allgemeinen Verkehr ereigneten. Eine solche Teilnahme am allgemeinen Verkehr lagen nach ständiger Rechtsprechung nur dann vor, wenn sich der Unfall außerhalb des Betriebes ereignete, die Beteiligten nicht in Ausübung ihres Dienstes handelten und der Unfall nicht in örtlichem, zeitlichem und ursächlichem Zusammenhang mit der Beschäftigung des Verletzten stand (zuletzt SZ 57/189; RdW 1989, 30). Scheiterte der Anspruch des Dienstnehmers in Ermangelung einer Teilnahme am allgemeinen Verkehr bereits am Haftungsprivileg des Dienstgebers gemäß Paragraph 333, Absatz eins, ASVG, mußte der Haftungsausschluß nach Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG nicht mehr geprüft werden. Die einhellige Kritik der Lehre (siehe die Nachweise bei Schauer, aaO Rz 12) an der restriktiven Judikatur veranlaßte den Gesetzgeber, dieses Tatbestandsmerkmal im Rahmen der 48.ASVG-Novelle (BGBl 1989/642) aus Paragraph 333, Absatz 3, ASVG zu streichen. Nunmehr stehen dem Dienstnehmer allfällige Schadenersatzansprüche gegen den Dienstgeber in jedem Fall zu, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht; die Haftung ist aber - ausgenommen Fälle vorsätzlicher Schädigung - betraglich beschränkt mit der Höhe der aus einer bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme. Die Ausnahmebestimmung des Paragraph 333, Absatz 3, ASVG schafft keinen neuen Haftungsgrund, sondern schließt die Anwendung des Haftungsprivilegs nur für einen gewissen haftpflichtversicherungsrechtlich orientierten Bereich aus (ZVR 1995/122).

Der Ausschluß der Haftung nach § 3 Z 3 EKHG beruht nach Ansicht Koziols (Haftpflichtrecht 2 II 525) ua darauf, daß die beim Betrieb des schädigenden Fahrzeuges tätigen Personen ohnehin durch die Sozialversicherung vor der wirtschaftlichen Tragung der Folgen einer Körperverletzung weitgehend bewahrt werden und der Betriebsinhaber zu einem großen Teil die Versicherungskosten trägt. Da aber nun aufgrund der 48.ASVG-Novelle trotz weitgehender Tragung der Unfallsfolgen durch den Sozialversicherungsträger und trotz Finanzierung der Unfallversicherung durch die Dienstgeber Ansprüche aus KFZ-Unfällen gegen den Dienstgeber bzw seinen Versicherer gegeben sind, vermag dieses Argument den Haftungsausschluß nach § 3 Z 3 EKHG nicht mehr zu tragen (Reischauer, Neuerungen im Bereich des Arbeitgeber-Haftungsprivilegs im Zusammenhang mit KFZ-Verkehr und Integritätsabgeltung, RdA 1992, 317 [322]). Für den Haftungsausschluß nach § 3 Z 3 EKHG ist vielmehr entscheidend, daß die beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des KFZ tätigen Personen, etwa der Lenker, die Folgen ihrer eigenen Tätigkeit, sei diese nun sorglos oder sorgfältig, grundsätzlich selbst zu tragen haben (Apathy, Fragen der Haftung nach dem EKHG, JBl 1993, 69 [72];

derselbe, Komm z EKHG, Rz 15 zu § 3). Demzufolge ist die Haftung des Betriebsunternehmers oder Halters ausgeschlossen, wenn der Verletzte oder Getötete während der Beförderung seine eigentliche berufliche Tätigkeit ausübt (Schauer, aaO, Rz 14 zu § 3 EKHG; Apathy, KommzEKHG, Rz 16 zu § 3 EKHG). Wird der Arbeitgeber hingegen ohne weitere Arbeitsverrichtung bloß befördert, so ist er nicht im Sinne von § 3 Abs 3 EKHG beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig (Apathy, Teilnahme am allgemeinen Verkehr [§ 333 Abs 3 ASVG aF] und Tätigkeit beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges [§ 3 Abs 3 EKHG], FS Schwarz 467 [472]); das bloße Mitfahren ist keine Tätigkeit beim Betrieb und führt nicht zum Haftungsausschluß nach § 3 Z 3 EKHG (Reischauer aaO, 323). Der Ausschluß der Haftung nach Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG beruht nach Ansicht Koziols (Haftpflichtrecht² römisch II 525) ua darauf, daß die beim Betrieb des schädigenden Fahrzeuges tätigen Personen ohnehin durch die Sozialversicherung vor der wirtschaftlichen Tragung der Folgen einer Körperverletzung weitgehend bewahrt werden und der Betriebsinhaber zu einem großen Teil die Versicherungskosten trägt. Da aber nun aufgrund der 48.ASVG-Novelle trotz weitgehender Tragung der Unfallsfolgen durch den Sozialversicherungsträger und trotz Finanzierung der Unfallversicherung durch die Dienstgeber Ansprüche aus KFZ-Unfällen gegen den Dienstgeber bzw seinen Versicherer gegeben sind, vermag dieses Argument den Haftungsausschluß nach Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG nicht mehr zu tragen (Reischauer, Neuerungen im Bereich des Arbeitgeber-Haftungsprivilegs im Zusammenhang mit KFZ-Verkehr und Integritätsabgeltung, RdA 1992, 317 [322]). Für den Haftungsausschluß nach Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG ist vielmehr entscheidend, daß die beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des KFZ tätigen Personen, etwa der Lenker, die Folgen ihrer eigenen Tätigkeit, sei diese nun sorglos oder sorgfältig, grundsätzlich selbst zu tragen haben (Apathy, Fragen der Haftung nach dem EKHG, JBl 1993, 69 [72]; derselbe, Komm z EKHG, Rz 15 zu Paragraph 3,). Demzufolge ist die Haftung des Betriebsunternehmers oder Halters ausgeschlossen, wenn der Verletzte oder Getötete während der Beförderung seine eigentliche berufliche Tätigkeit ausübt (Schauer, aaO, Rz 14 zu Paragraph 3, EKHG; Apathy, KommzEKHG, Rz 16 zu Paragraph 3, EKHG). Wird der Arbeitgeber hingegen ohne weitere Arbeitsverrichtung bloß befördert, so ist er nicht im Sinne von Paragraph 3, Absatz 3, EKHG beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig (Apathy, Teilnahme am allgemeinen Verkehr [§ 333 Absatz 3, ASVG aF] und Tätigkeit beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges [§ 3 Absatz 3, EKHG], FS Schwarz 467 [472]); das bloße Mitfahren ist keine Tätigkeit beim Betrieb und führt nicht zum Haftungsausschluß nach Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG (Reischauer aaO, 323).

Im vorliegenden Fall wurde der getötete Arbeitnehmer zum Zeitpunkte des Unfalles selbst ohne weitere Arbeitsverrichtung bloß vom Abladeplatz zur Baustelle befördert, er war deshalb im Sinne der oben angeführten Grundsätze nicht beim Betrieb tätig, weshalb die Vorinstanzen zu Recht die Haftung der erstbeklagten Partei bejaht haben.

Der Revision der erstbeklagten Partei war deshalb keine Folge zu geben.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 52 ZPO (SZ 23/243). Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraph 52, ZPO (SZ 23/243).

Anmerkung

E46746 02A02227

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1997:0020OB00222.97D.0710.000

Dokumentnummer

JJT_19970710_OGH0002_0020OB00222_97D0000_000

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at