

# TE OGH 1997/4/10 2Ob14/97s

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 10.04.1997

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Angst 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 \*\*\*\*\* Versicherungs-AG, \*\*\*\*\* vertreten durch Dr.Josef Lechner und Dr.Ewald Wirleitner, Rechtsanwälte in Steyr, wider die beklagte Partei Lorenz M\*\*\*\*\*, vertreten durch Dr.Reinhard Schwarzkogler, Rechtsanwalt in Lambach, wegen S 92.576 sA, infolge außerordentlicher Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Landesgerichtes Linz als Berufungsgerichtes vom 6.November 1996, GZ 22 R 580/96t-15, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Bezirksgerichtes Lambach vom 22.Juli 1996, GZ 2 C 274/96d-11, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

## Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit S 6.086,40 (darin enthalten USt von S 1.014,40, keine Barauslagen) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

## Text

Entscheidungsgründe:

Die klagende Versicherung begehrt von dem Beklagten die Zahlung von S 92.576,-- sA mit der Begründung, dieser habe am 11.9.1993 einen Unfall zu einem Viertel mitverschuldet. Der gesamte von der klagenden Partei ersetzte Schaden betrage S 367.549,--, ein Viertel hievon habe der Beklagte im Regreßwege zu ersetzen. Seine Haftung ergebe sich daraus, daß er beim Abschleppen seines Fahrzeuges durch den Lenker des bei der klagenden Partei versicherten Fahrzeuges an dessen Schutznormübertretungen mitgewirkt habe; der interne Ausgleich des von der klagenden Partei ersetzten Schadens habe nach den Schadensteilen zu erfolgen.

Der Beklagte wendete ein, daß sein Fahrzeug nicht in Betrieb gewesen sei, die Verantwortlichkeit liege daher ausschließlich beim Lenker des ziehenden Fahrzeuges. Überdies habe der Haftpflichtversicherer des Beklagten irrtümlich an die öö Gebietskrankenkasse S 45.098,-- bezahlt; die Forderung auf Ersatz dieses Betrages wurde kompensando eingewendet.

Das Erstgericht sprach aus, daß die Klagsforderung mit S 92.576,-- zu Recht bestehe, nicht hingegen die eingewendete Gegenforderung; es verurteilte daher den Beklagten zur Zahlung des Betrages von S 92.576,-- sA. Dabei ging es im wesentlichen von folgenden Feststellungen aus:

Am 11.9.1993 ereignete sich gegen 18.00 Uhr auf der Westautobahn, Richtungsfahrbahn Salzburg, im Bereich des Straßenkilometers 73,2 auf dem Parkplatz "Rohr" bei Tageslicht und trockener Fahrbahn ein Verkehrsunfall an dem der Beklagte und Josef D\*\*\*\*\* beteiligt waren.

Um ca 17.00 Uhr dieses Tages hatte der Beklagte mit seinem Pkw kurz vor der Auffahrt zur Autobahn einen Motorschaden; das Fahrzeug wurde zum ÖAMTC-Stützpunkt in St.Pölten abgeschleppt. Von dort bat der Beklagte einen Bekannten um Hilfe, der ihm Josef D\*\*\*\*\* zum Abschleppen schickte. Der Beklagte und Josef D\*\*\*\*\* einigten sich darauf, den Pkw nach Weistrach, Bezirk Amstetten, abzuschleppen, wobei sie übereinkamen, ein Stück über die Westautobahn zu fahren. Der Beklagte erklärte sich auch ausdrücklich damit einverstanden, daß D\*\*\*\*\* auf der Autobahn mit einer höheren Geschwindigkeit fährt. D\*\*\*\*\* schleppte daraufhin das Fahrzeug des Beklagten mit seinem Audi 100 mit einem 5,8 m langen Seil auf der Westautobahn in Richtung Salzburg. Auf dem Beifahrersitz im Fahrzeug des Beklagten fuhr dessen Lebensgefährtin.

Als D\*\*\*\*\* mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h auf der Autobahn unterwegs war, versuchte der Beklagte, ihn durch Bremsungen und Handzeichen zu einer Verringerung der Geschwindigkeit zu veranlassen. D\*\*\*\*\* mißdeutete jedoch diese Zeichen und glaubte, der Beklagte wolle zu einem Parkplatz zufahren. Er setzte daraufhin den rechten Blinker und verringerte die Fahrgeschwindigkeit, indem er den Fuß vom Gaspedal nahm. Schließlich fuhr er zum Parkplatz "Rohr" zu. Über die 3,2 m breite Zufahrt, die ein 2 %iges Längsgefälle aufweist, verließen die Fahrzeuge die Autobahn. Dabei kam der Beklagte mit seinem Pkw ins Schleudern und fuhr über den rechten Fahrbahnrand hinaus, wo er mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h gegen einen ca 700 kg schweren Granitquader stieß. Dabei riß das Bremsseil (gemeint wohl: Abschleppseil). Das Fahrzeug des Beklagten kam nach 40 m zum Stillstand. Aufgrund des geringen Abstandes der beiden Fahrzeuge, der durch die Länge des Schleppseils von 5,8 m vorgegeben war, hatte der Beklagte nur eine beschränkte Beobachtungsmöglichkeit nach vorne, weil ihm die Sicht durch den Aufbau des vor ihm fahrenden Zugfahrzeuges verdeckt war. Es war ihm daher nur mit extrem raschen Lenkbewegungen möglich, dem Schleppfahrzeug zu folgen. Das Schleudern des vom Beklagten gelenkten Fahrzeuges war nicht auf dessen Fahrfehler zurückzuführen.

Der Beklagte und dessen Beifahrerin wurden bei dem Unfall verletzt.

In einem Rechtsstreit vor dem Bezirksgericht Mank, in dem der Beklagte seinen Schaden gegen Josef D\*\*\*\*\* und dessen Haftpflichtversicherer (klagende Partei des vorliegenden Rechtsstreites) geltend machte, wurde rechtskräftig über dessen Schadenersatzanspruch abgesprochen und davon ausgegangen, daß ihn ein Mitverschulden am Zustandekommen des Unfalles im Ausmaß von 25 % treffe.

Die klagende Partei erbrachte als Haftpflichtversicherer des Josef D\*\*\*\*\* an Dritte Leistungen im Ausmaß von S 327.549,-.

In rechtlicher Hinsicht vertrat das Erstgericht die Ansicht, daß der Beklagte aufgrund seines Mitverschuldens ein Viertel der von der klagenden Partei erbrachten Leistungen zu ersetzen habe. Eine neuerliche Bewertung der Verschuldensfrage sei nicht möglich, weil eine Bindung an die Entscheidung im Vorprozeß gegeben sei.

Das vom Beklagten angerufene Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und sprach aus, daß die ordentliche Revision nicht zulässig sei.

Das Berufungsgericht verneinte eine Bindungswirkung an die Entscheidung im Vorprozeß, war aber ebenfalls der Meinung, daß den Beklagten ein Mitverschulden im Ausmaß von einem Viertel treffe. Der Schutzzweck des § 46 Abs 3 StVO sei weit auszulegen und es solle dadurch allen Gefahren durch Abschleppen auf der Autobahn vorgebeugt werden. Dieser Bestimmung hätten beide Fahrzeuglenker zuwidergehandelt, indem sie vereinbarten, mit dem Abschleppzug die Autobahn zu benutzen. Das Mitverschulden des Beklagten sei mit einem Viertel zu bewerten, weil er sich mit dem Befahren der Autobahn mit höherer Geschwindigkeit ausdrücklich einverstanden erklärt und durch seine Gestik schließlich auch noch das Mißverständnis in bezug auf das Zufahren zum Parkplatz ausgelöst habe. Das Berufungsgericht verneinte eine Bindungswirkung an die Entscheidung im Vorprozeß, war aber ebenfalls der Meinung, daß den Beklagten ein Mitverschulden im Ausmaß von einem Viertel treffe. Der Schutzzweck des Paragraph 46, Absatz 3, StVO sei weit auszulegen und es solle dadurch allen Gefahren durch Abschleppen auf der Autobahn vorgebeugt werden. Dieser Bestimmung hätten beide Fahrzeuglenker zuwidergehandelt, indem sie vereinbarten, mit dem Abschleppzug die Autobahn zu benutzen. Das Mitverschulden des Beklagten sei mit einem Viertel zu bewerten, weil er sich mit dem Befahren der Autobahn mit höherer Geschwindigkeit ausdrücklich einverstanden erklärt und durch seine Gestik schließlich auch noch das Mißverständnis in bezug auf das Zufahren zum Parkplatz ausgelöst habe.

Die Frage, ob abschleppendes und abgeschlepptes Fahrzeug eine Einheit bildeten, sei nur für die Halterhaftung nach dem EKHG von Relevanz, könne jedoch auf die Haftung eines Unfallsbeteiligten aus seinem Verschulden keinerlei

Einfluß haben. Der Regreßanspruch der klagenden Haftpflichtversicherung aufgrund erbrachter Leistungen an Dritte bestehe daher zu Recht.

Da keine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung zu entscheiden gewesen sei, sei die Revision nicht zulässig.

Gegen dieses Urteil des Berufungsgerichtes richtet sich die Revision des Beklagten mit dem Antrag, es dahin abzuändern, daß das Klagebegehren abgewiesen werde.

Die klagende Partei hat in der ihr freigestellten Revisionsbeantwortung beantragt, dem Rechtsmittel des Beklagten keine Folge zu geben.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revision des Beklagten ist zulässig, weil es zur Frage, ob beim Abschleppen eines Kraftfahrzeuges, das infolge Motorschadens nicht bloß vorübergehend betriebsunfähig ist, der Lenker des geschleppten Fahrzeuges Mitversicherter in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung des schleppenden Fahrzeuges ist, keine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes gibt; sie ist aber nicht berechtigt.

Der Beklagte macht in seinem Rechtsmittel geltend, es sei nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes der Lenker des abgeschleppten Fahrzeuges durch die Versicherung des abschleppenden Fahrzeuges gedeckt. Ein aus einem schleppenden und einem abgeschleppten Wagen bestehender Schleppzug sei als Einheit anzusehen, solange die Seilverbindung zwischen dem schleppenden und dem geschleppten Fahrzeug bestehe; der Halter des Zugfahrzeuges sei daher auch als Halter des gesamten Schleppzuges anzusehen. Hafte aber der Halter des Schleppfahrzeuges, so sei der Lenker des abgeschleppten Fahrzeuges Mitversicherter in der KFZ-Haftpflichtversicherung des Halters des Schleppfahrzeuges, weshalb ein Rückgriff gegen ihn nicht möglich sei.

Weiters bestehe zwischen dem von der klagenden Partei ersetzten Schaden und der Bestimmung des § 46 Abs 3 StVO kein Rechtswidrigkeitszusammenhang. Der gegenständliche Unfall sei nur auf die überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen, die der Lenker des Schleppfahrzeuges (Versicherungsnehmer der klagenden Partei) einhielt. Er hätte sich genauso auch auf einer anderen Straße ereignen können. Für die Einhaltung der Geschwindigkeit des Schleppfahrzeuges sei allein dessen Lenker verantwortlich und könne daher ein Einverständnis des Lenkers des geschleppten Fahrzeuges zu einer überhöhten Geschwindigkeit eventuell ein Mitverschulden aus einer Einlassungsfahrlässigkeit begründen. Eine solche sei von der klagenden Partei aber niemals behauptet worden. Weiters bestehe zwischen dem von der klagenden Partei ersetzten Schaden und der Bestimmung des Paragraph 46, Absatz 3, StVO kein Rechtswidrigkeitszusammenhang. Der gegenständliche Unfall sei nur auf die überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen, die der Lenker des Schleppfahrzeuges (Versicherungsnehmer der klagenden Partei) einhielt. Er hätte sich genauso auch auf einer anderen Straße ereignen können. Für die Einhaltung der Geschwindigkeit des Schleppfahrzeuges sei allein dessen Lenker verantwortlich und könne daher ein Einverständnis des Lenkers des geschleppten Fahrzeuges zu einer überhöhten Geschwindigkeit eventuell ein Mitverschulden aus einer Einlassungsfahrlässigkeit begründen. Eine solche sei von der klagenden Partei aber niemals behauptet worden.

Diesen Ausführungen kann nicht gefolgt werden:

Die klagende Partei gründet den von ihr geltend gemachten Anspruch auf § 11 EKHG und § 67 VersVG. Gemäß § 11 EKHG richten sich im Falle der Verursachung eines Schadens eines Dritten durch mehrere Kraftfahrzeuge die Rückgriffsansprüche im Innenverhältnis primär nach dem Verschulden, sekundär ist die Verursachung des Schadens durch außergewöhnliche Betriebsgefahr maßgeblich; zuletzt ist auf die überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr abzustellen. So wie aber der Versicherer gegen den Versicherungsnehmer grundsätzlich nicht Rückgriff nehmen kann, wenn die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung aufrecht ist, kann er es auch gegen den mitversicherten berechtigten Lenker nicht (EvBl 1974/6 mwN). Die klagende Partei gründet den von ihr geltend gemachten Anspruch auf Paragraph 11, EKHG und Paragraph 67, VersVG. Gemäß Paragraph 11, EKHG richten sich im Falle der Verursachung eines Schadens eines Dritten durch mehrere Kraftfahrzeuge die Rückgriffsansprüche im Innenverhältnis primär nach dem Verschulden, sekundär ist die Verursachung des Schadens durch außergewöhnliche Betriebsgefahr maßgeblich; zuletzt ist auf die überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr abzustellen. So wie aber der Versicherer gegen den Versicherungsnehmer grundsätzlich nicht Rückgriff nehmen kann, wenn die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung aufrecht ist, kann er es auch gegen den mitversicherten berechtigten Lenker nicht (EvBl 1974/6 mwN).

In dem zu entscheidenden Fall ist die Verordnung über die Festsetzung von Allgemeinen Versicherungsbedingungen

für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, BGBl 1988/107 (AKHB 1988) anzuwenden. Sie wurde zwar im Zuge der Anpassung an das EU-Recht mit 31.12.1993 aufgehoben (BGBl 63/1994); die vertragliche Geltung der AKHB 1988 blieb davon aber unberührt (ecolex 1996, 167 = RdV 1996, 95 [Riedler]). Seit 1.9.1994 steht das KHVG 1994 in Kraft, das KHVG 1987, das die Grundlage für die angeführte Verordnung bildete, trat mit Ablauf des 31.8.1994 außer Kraft (§ 34 KHVG 1994). Da im vorliegenden Fall der Schädigungszeitpunkt vor dem 1.9.1994 liegt, ist das KHVG 1994 noch nicht anwendbar (vgl Riedler in RdU 1996, 98). In dem zu entscheidenden Fall ist die Verordnung über die Festsetzung von Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, BGBl 1988/107 (AKHB 1988) anzuwenden. Sie wurde zwar im Zuge der Anpassung an das EU-Recht mit 31.12.1993 aufgehoben (Bundesgesetzblatt 63 aus 1994,); die vertragliche Geltung der AKHB 1988 blieb davon aber unberührt (ecolex 1996, 167 = RdV 1996, 95 [Riedler]). Seit 1.9.1994 steht das KHVG 1994 in Kraft, das KHVG 1987, das die Grundlage für die angeführte Verordnung bildete, trat mit Ablauf des 31.8.1994 außer Kraft (Paragraph 34, KHVG 1994). Da im vorliegenden Fall der Schädigungszeitpunkt vor dem 1.9.1994 liegt, ist das KHVG 1994 noch nicht anwendbar vergleiche Riedler in RdU 1996, 98).

Gemäß § 1 Abs 2 AKHB 1988 sind mitversicherte Personen der Eigentümer, der Halter und die Personen, die mit Willen des Halters bei der Verwendung des Fahrzeuges tätig sind, mit seinem Willen mit dem Fahrzeug befördert werden oder den Lenker einweisen. Sowohl nach dem AKHB 1988 als nunmehr auch nach dem KHVG 1994 (vgl dessen § 2 Abs 2) deckt die KFZ-Haftpflichtversicherung die Haftpflicht die sich aus der Verwendung des Kraftfahrzeuges ergibt. Der Begriff der "Verwendung eines Fahrzeuges" in den AKHB (und im KHVG 1994) darf nicht enger ausgelegt werden, als der Begriff des "Betriebes" im Sinne des § 1 EKHG (ecolex 1996, 167 = RdU 1996, 95 [Riedler]). Vielmehr ist dieser Begriff nach herrschender Meinung (Schauer, Das österreichische Versicherungsvertragsrecht<sup>3</sup>, 419; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung<sup>16</sup>, Rz 97 zu § 10; BGH VersR 1980, 1039; entgegen Iro, Strenge Sorgfaltspflichten des Öllieferanten, RdW 1996, 399), der sich auch der erkennende Senat anschließt, weiter als der Betriebsbegriff des EKHG und schließt alle Tätigkeiten ein, die durch oder mit dem versicherten Fahrzeug ausgeübt werden. Der Schaden ist durch die Verwendung des versicherten Fahrzeuges dann eingetreten, wenn er mit dem versicherten Wagnis in adäquatem Ursachenzusammenhang steht, wenn somit ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang des Schadens mit dem Betrieb des Fahrzeuges, sohin ein ursächlicher innerer Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung gegeben ist (VR 1989, 388 mwN). Es kann daher dahingestellt bleiben, ob sich ein Unfall, der durch ein abgeschlepptes Fahrzeug herbeigeführt wurde, beim Betrieb im Sinne des § 1 EKHG ereignete (siehe hiezu Koziol, Haftpflichtrecht<sup>2</sup> II 516 mwN). Gemäß Paragraph eins, Absatz 2, AKHB 1988 sind mitversicherte Personen der Eigentümer, der Halter und die Personen, die mit Willen des Halters bei der Verwendung des Fahrzeuges tätig sind, mit seinem Willen mit dem Fahrzeug befördert werden oder den Lenker einweisen. Sowohl nach dem AKHB 1988 als nunmehr auch nach dem KHVG 1994 vergleiche dessen Paragraph 2, Absatz 2,) deckt die KFZ-Haftpflichtversicherung die Haftpflicht die sich aus der Verwendung des Kraftfahrzeuges ergibt. Der Begriff der "Verwendung eines Fahrzeuges" in den AKHB (und im KHVG 1994) darf nicht enger ausgelegt werden, als der Begriff des "Betriebes" im Sinne des Paragraph eins, EKHG (ecolex 1996, 167 = RdU 1996, 95 [Riedler]). Vielmehr ist dieser Begriff nach herrschender Meinung (Schauer, Das österreichische Versicherungsvertragsrecht<sup>3</sup>, 419; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung<sup>16</sup>, Rz 97 zu Paragraph 10 ;, BGH VersR 1980, 1039; entgegen Iro, Strenge Sorgfaltspflichten des Öllieferanten, RdW 1996, 399), der sich auch der erkennende Senat anschließt, weiter als der Betriebsbegriff des EKHG und schließt alle Tätigkeiten ein, die durch oder mit dem versicherten Fahrzeug ausgeübt werden. Der Schaden ist durch die Verwendung des versicherten Fahrzeuges dann eingetreten, wenn er mit dem versicherten Wagnis in adäquatem Ursachenzusammenhang steht, wenn somit ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang des Schadens mit dem Betrieb des Fahrzeuges, sohin ein ursächlicher innerer Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung gegeben ist (VR 1989, 388 mwN). Es kann daher dahingestellt bleiben, ob sich ein Unfall, der durch ein abgeschlepptes Fahrzeug herbeigeführt wurde, beim Betrieb im Sinne des Paragraph eins, EKHG ereignete (siehe hiezu Koziol, Haftpflichtrecht<sup>2</sup> römisch II 516 mwN).

Zur Frage, ob für einen bei einem Abschleppmanöver entstandenen Unfall den Halter des betriebsunfähig gewordenen abgeschleppten Fahrzeuges eine Haftung trifft, führte der Oberste Gerichtshof zu § 7 KfzVerkG aus, die Versicherung für das abgeschleppte Fahrzeug hafte nicht, weil sich dieses ohne Motorkraft fortbewege und daher nicht in Betrieb sei (ZVR 1960/88). In der Folge (zu § 1 Abs 1 KFG) vertrat der Oberste Gerichtshof die Auffassung, daß ein mangels Treibstoffes vorübergehend nicht betriebsfähiges Kraftfahrzeug, das zum Auftanken von einem anderen

Kraftfahrzeug abgeschleppt wird, im Sinne des § 1 Abs 1 KFG bzw Art 1 Abs 1 AKHB "verwendet" werde (ZVR 1982/187). In ZVR 1987/126 wurde ausgeführt, daß stillstehende Fahrzeuge auch dann als auf der Straße "verwendet" zu gelten haben, wenn sie nur vorübergehend, etwa wegen einer leicht behebbaren Störung oder Beschädigung nicht in Betrieb genommen werden können. In diesen beiden Entscheidungen bezog sich der Obersten Gerichtshofes auf den allgemeinen Durchführungserlaß zum KFG 1969, wonach ein Fahrzeug als auf Straßen mit öffentlichen Verkehr verwendet "zu gelten" hat, wenn es sich auf der Straße befindet und seine weitere Verwendung als Fahrzeug auf der Straße als möglich oder als beabsichtigt angenommen werden kann. Stillstehende Fahrzeuge haben auch dann als auf der Straße "verwendet" zu gelten, wenn sie nur vorübergehend, etwa wegen einer leicht behebbaren Störung oder Beschädigung, nicht in Betrieb genommen werden können. Ob dieser Erlaß zur Auslegung der Bestimmung des § 2 KHVG 1994 noch herangezogen werden kann (der Verweis auf § 1 KFG ist anders als in § 1 Abs 1 AKHB 1988 in dieser Bestimmung nicht mehr enthalten), ist hier nicht zu beurteilen. Nach Ansicht des erkennenden Senates liegt eine "Verwendung" eines abgeschleppten Fahrzeuges im Sinne des § 1 AKHB 1988 bzw § 2 KHVG 1994 jedenfalls dann vor, wenn das Fahrzeug mit einem Abschleppseil abgeschleppt und selbständig gelenkt wird. In diesem Fall liegt unabhängig von der Dauer der fehlenden Betriebsbereitschaft des abgeschleppten Fahrzeuges keine Einheit mit dem abschleppenden Fahrzeug vor (vgl LGZ Wien ZVR 1996/124), weil in einem solchen Fall ein adäquater Zusammenhang mit dem versicherten Wagnis besteht. Zur Frage, ob für einen bei einem Abschleppmanöver entstandenen Unfall den Halter des betriebsunfähig gewordenen abgeschleppten Fahrzeuges eine Haftung trifft, führte der Oberste Gerichtshof zu Paragraph 7, KfzVerkG aus, die Versicherung für das abgeschleppte Fahrzeug hafte nicht, weil sich dieses ohne Motorkraft fortbewege und daher nicht in Betrieb sei (ZVR 1960/88). In der Folge (zu Paragraph eins, Absatz eins, KFG) vertrat der Oberste Gerichtshof die Auffassung, daß ein mangels Treibstoffes vorübergehend nicht betriebsfähiges Kraftfahrzeug, das zum Auftanken von einem anderen Kraftfahrzeug abgeschleppt wird, im Sinne des Paragraph eins, Absatz eins, KFG bzw Artikel eins, Absatz eins, AKHB "verwendet" werde (ZVR 1982/187). In ZVR 1987/126 wurde ausgeführt, daß stillstehende Fahrzeuge auch dann als auf der Straße "verwendet" zu gelten haben, wenn sie nur vorübergehend, etwa wegen einer leicht behebbaren Störung oder Beschädigung nicht in Betrieb genommen werden können. In diesen beiden Entscheidungen bezog sich der Obersten Gerichtshofes auf den allgemeinen Durchführungserlaß zum KFG 1969, wonach ein Fahrzeug als auf Straßen mit öffentlichen Verkehr verwendet "zu gelten" hat, wenn es sich auf der Straße befindet und seine weitere Verwendung als Fahrzeug auf der Straße als möglich oder als beabsichtigt angenommen werden kann. Stillstehende Fahrzeuge haben auch dann als auf der Straße "verwendet" zu gelten, wenn sie nur vorübergehend, etwa wegen einer leicht behebbaren Störung oder Beschädigung, nicht in Betrieb genommen werden können. Ob dieser Erlaß zur Auslegung der Bestimmung des Paragraph 2, KHVG 1994 noch herangezogen werden kann (der Verweis auf Paragraph eins, KFG ist anders als in Paragraph eins, Absatz eins, AKHB 1988 in dieser Bestimmung nicht mehr enthalten), ist hier nicht zu beurteilen. Nach Ansicht des erkennenden Senates liegt eine "Verwendung" eines abgeschleppten Fahrzeuges im Sinne des Paragraph eins, AKHB 1988 bzw Paragraph 2, KHVG 1994 jedenfalls dann vor, wenn das Fahrzeug mit einem Abschleppseil abgeschleppt und selbständig gelenkt wird. In diesem Fall liegt unabhängig von der Dauer der fehlenden Betriebsbereitschaft des abgeschleppten Fahrzeuges keine Einheit mit dem abschleppenden Fahrzeug vor (vergleiche LGZ Wien ZVR 1996/124), weil in einem solchen Fall ein adäquater Zusammenhang mit dem versicherten Wagnis besteht.

Zutreffend haben die Vorinstanzen daher den Rückgriffsanspruch der klagenden Partei bejaht, weil der Beklagte nicht in der für das abschleppende Fahrzeug bestehenden Haftpflichtversicherung mitversicherte Person war.

Auf die Frage, ob zwischen dem hier von der klagenden Partei ersetzten Schaden und der Bestimmung des § 46 Abs 3 StVO ein Rechtswidrigkeitszusammenhang gegeben ist, muß nicht eingegangen werden, weil beim Abschleppvorgang jedenfalls die nach § 58 Abs 1 Z 2 lit c KDV zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde und dies nach den Feststellungen des Erstgerichtes auch im Einverständnis mit dem Beklagten geschah. Entgegen der Ansicht in der Revision hat die klagende Partei dies dem Beklagten im Verfahren erster Instanz vorgeworfen (AS 21). Auf die Frage, ob zwischen dem hier von der klagenden Partei ersetzten Schaden und der Bestimmung des Paragraph 46, Absatz 3, StVO ein Rechtswidrigkeitszusammenhang gegeben ist, muß nicht eingegangen werden, weil beim Abschleppvorgang jedenfalls die nach Paragraph 58, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, KDV zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde und dies nach den Feststellungen des Erstgerichtes auch im Einverständnis mit dem Beklagten geschah. Entgegen der Ansicht in der Revision hat die klagende Partei dies dem Beklagten im Verfahren erster Instanz vorgeworfen (AS 21).

Da in der Revision - wie schon in der Berufung - weder auf das Ausmaß des Mitverschuldens noch auf die eingewendete Gegenforderung eingegangen wird, besteht für den erkennenden Senat kein Anlaß, hierzu Stellung zu nehmen.

Es war daher dem Rechtsmittel des Beklagten keine Folge zu geben.

Die Entscheidung über die Kosten gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO. Die Entscheidung über die Kosten gründet sich auf die Paragraphen 41,, 50 ZPO.

**Anmerkung**

E46127 02A00147

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1997:0020OB00014.97S.0410.000

**Dokumentnummer**

JJT\_19970410\_OGH0002\_0020OB00014\_97S0000\_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](http://www.jusline.at)