jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1985/4/16 2Ob62/84

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 16.04.1985

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Resch, Dr. Melber, Dr. Huber und Dr. Egermann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei 1) Slavka A, Angestellte, 5020 Salzburg, Fritschgasse 8, 2) mj.Wolfgang A, geboren am 18.4.1968, Schüler, ebendort, beide vertreten durch Dr. Christian Schubert, Rechtsanwalt in Salzburg, wider die beklagte Partei Hans B, Mechanikermeister, Piccostraße 42, 9500 Villach, vertreten durch Dr.Hans Gradischnig, Rechtsanwalt in Villach, wegen Feststellung, infolge Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Linz als Berufungsgerichtes vom 8.August 1984, GZ 1 R 167/84-44, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichtes Salzburg vom 2.April 1984, GZ 10 Cg 243/83-38, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Der Beklagte hat den klagenden Parteien die mit S 14.046,45 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin enthalten S 1.276,95 Umsatzsteuer) binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Hans Wolfgang A, der Ehegatte der Erstklägerin und Vater des Zweitklägers, wurde am 19.9.1976 als Streckenposten bei einem auf der Rennstrecke C veranstalteten Autorennen getötet. In dem von den Hinterbliebenen geführten Verfahren 3 Cg 228/77 des Kreisgerichtes Wels wurde Franz D als Beklagter gegenüber den Klägern zum Schadenersatz verpflichtet und seine Haftung für künftige Schäden mit der Begründung festgestellt, daß er als Teilnehmer am Autorennen den Unfall durch ein schuldhaftes, rechtswidriges Verhalten herbeigeführt habe.

In ihrer nunmehr gegen Hans B erhobenen Klage verweisen die beiden Kläger auf das Alleinverschulden des Franz D am Unfall und behaupten, Hans B sei Halter des vom Erstgenannten zum Unfallszeitpunkt gelenkten Fahrzeuges gewesen, sodaß ihn nach den Bestimmungen des EKHG die Haftung für das Schadensereignis treffe. Demgemäß stellten sie - nach Klagseinschränkung (AS 98) - ein hinsichtlich der künftigen Unfallsfolgen auf die Haftungshöchstbeträge des EKHG beschränktes Feststellungsbegehren und machen die Haftung des Halters für Verschulden im Sinne des § 19 EKHG nicht mehr geltend (s.S.188 d.A.).

Der Beklagte beantragte Klagsabweisung. Er vertritt den Standpunkt, die Bestimmungen des EKHG seien auf den vorliegenden Unfall nicht anzuwenden, es mangle ihm an der Haltereigenschaft hinsichtlich des von Franz D gelenkten Fahrzeuges (AS 98,108) und diesen treffe auch keinerlei Verschulden am Unfall.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Sein Urteil wurde vom Berufungsgericht bestätigt und ausgesprochen, daß der Wert des Streitgegenstandes hinsichtlich jedes der beiden Kläger den Betrag von S 300.000,-- übersteige.

Gegen die Entscheidung des Berufungsgerichtes wendet sich die auf § 503 Abs1 Z 2 und 4 ZPO. gestützte Revision des Beklagten mit den Anträgen auf Abänderung im Sinne der Klagsabweisung; hilfsweise wird auch ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Kläger beantragen in ihrer Revisionsbeantwortung, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht gerechtfertigt.

Nach den erstgerichtlichen Feststellungen stand der beim gegenständlichen Unfall von Franz D gefahrene PKW der Marke Alfasud im Eigentum des Siegfried E. Dieser hatte das Fahrzeug seinerzeit vom Beklagten gekauft und nach einem Rennunfall sodann dem Beklagten zur Reparatur übergeben. Da Siegfried E seine Verbindlichkeiten beim Beklagten in der Höhe von rund S 200.000.-- in der Folge nicht erfüllen konnte, wurde zwischen diesen beiden vereinbart, daß das Fahrzeug beim Beklagten verbleibt, es dieser für läedneinsätze vermietet und die Einnahmen zur Abdeckung der Verbindlichkeiten des Siegfried E verwendet. Ein konkreter Mietzins wurde nicht festgelegt, sondern lediglich eine Untergrenze von S 8.000,-- bis S 10.000,-- pro Renneinsatz. In der Folge wurde das Fahrzeug vom Beklagten sieben oder achtmal für Renneinsätze vermietet. Am Abschluß der Mietverträge und bei der Festsetzung des jeweiligen Mietzinses war Siegfried E in keiner Weise beteiligt. Die Einnahmen schrieb der Beklagte dem Siegfried E gut. Die laufenden Erhaltungs- und Instandsetzungskosten des Fahrzeuges wurden vom Beklagten aus einer Pauschalsumme - pro Rennen ca.15.000,-- - abgedeckt, welche er für die bei Autorennen eingesetzten Fahrzeuge, gleichgültig wer deren Eigentümer war, von der italienischen Firma Alfa Romeo erhielt. Außerdem wurden die konkreten laufenden Erhaltungskosten des Fahrzeuges vom Beklagten getragen. Die Kosten der Behebung der bei Rennen beschädigten, vermieteten Fahrzeuge hatte nicht der jeweilige Mieter, sondern ebenfalls der Beklagte als Vermieter zu tragen. Bei dem zum Unfall führenden Rennen war das Fahrzeug von einem 'Sponsor' beim Beklagten für Franz D gemietet worden. Während des Rennens stieß Franz D mit dem Fahrzeug gegen das vor ihm fahrende, von Franz F gelenkte Fahrzeug, welches hiedurch instabil wurde und im Zuge einer langgezogenen Rechtskurve gegen die linke Leitschiene prallte. Dabei wurde der als Streckenposten hinter dieser Leitschiene stehende Hans Wolfgang A so schwer verletzt, daß er an den Unfallsfolgen starb. Das schwer beschädigte Fahrzeug hat der Beklagte in der Folge ausgeschlachtet.

In seiner rechtlichen Beurteilung bejahte das Erstgericht die Haltereigenschaft des Beklagten an dem von Franz D gelenkten Fahrzeug, weil ihm die Verfügungsgewalt über dieses zugekommen sei und er es insoweit auch auf eigene Rechnung gebraucht habe, als das Kostenrisiko letztlich ihn getroffen habe. Im Hinblick auf-diese Haltereigenschaft treffe den Beklagten somit aber nach den Bestimmungen des EKHG die Haftung für die Unfallsfolgen, und zwar ungeachtet des Umstandes, ob das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen gewesen sei oder nicht. Da das Feststellungsbegehren vorliegendenfalls auf die Haltereigenschaft abgestellt sei, könne die Frage, ob den Lenker Franz D ein Verschulden am Unfall treffe, unerörtert bleiben. Eine Haftungsbefreiung gemäß § 9 EKHG komme beim gegebenen Sachverhalt nicht in Betracht.

Das Berufungsgericht hielt weder die Mängel-noch die Rechtsrüge des Beklagten für gerechtfertigt. Zur Anwendbarkeit des EKHG führte es aus, dieses setze keinesfalls voraus, daß der die Haftung begründende Betrieb des Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr erfolgt sei. Die Haltereigenschaft des Mieters eines Fahrzeuges im Sinne des EKHG sei nur dann zu bejahen, wenn er über die Verwendung desselben nach Zeit und Ort grundsätzlich bestimmen könne. Daß die Verfügungsgewalt als ein wesentliches Kriterium angesehen werde, beruhe insbesondere darauf, daß die Gefährdungshaftung jenen treffen solle, dem die Möglichkeit der Gefahrenabwendung offen stehe. Zu solchen Maßnahmen gehöre die überprüfung und Instandhaltung des Fahrzeuges und die Erteilung von Weisungen (z.B. über die Art der Verwendung und den Ort der Rückgabe) an denjenigen, dem es überlassen werde. Gebrauch auf eigene Rechnung als Indiz für die Haltereigenschaft bedeute, daß man nicht nur aus dem Betrieb des Kraftfahrzeuges Nutzen ziehe, sondern auch die Kosten des Betriebes bestreite. Davon ausgehend falle hier entscheidend ins Gewicht, daß der Beklagte das Fahrzeug von Siegfried E langfristig in Besitz genommen habe, zumal durch die laufenden Mieteinnahmen Reparaturkosten und sonstige Schulden von rund S 200.000,-- abgestattet werden hätten sollen. Einerseits habe der Beklagte bestimmt, wem er das Fahrzeug vermiete, andererseits sei es auch seine Sache gewesen,

die Pauschalbeträge der Firma Alfa Romeo für die Instandsetzung in Anspruch zu nehmen oder nicht und zu bestimmen, welchem Fahrer bzw. 'Sponsor' das Fahrzeug zur Verfügung gestellt werde. Auch habe der Beklagte Vorteil und Risiko getragen, falls eine Reparatur oder Beschädigung des Fahrzeuges den zur Verfügung gestellten Pauschalbetrag nicht erreichen oder übersteigen oder es überhaupt beim Rennen zerstört würde. Aufwand und Risiko seien somit weitgehend in der Sphäre des Beklagten gelegen, wozu eben noch komme, daß er durch die Instandhaltung auch die Möglichkeit gehabt habe, der Betriebsgefahr, welche typischerweise den Halter treffen sollte, zu steuern. Bei dieser weitgehenden Disposition des Beklagten über das Fahrzeug habe das Erstgericht die Haltereigenschaft zu Recht bejaht. Aus dem Umstand, daß dann, wenn die Indizien für die Haltereigenschaft auf mehrere Personen zuträfen, derjenige als Halter in Betracht komme, für welchen diese Merkmale die größere Bedeutung hätten, sei vorliegendenfalls für den Beklagten auch nichts zu gewinnen. In seiner Person habe sich der Besitz des Fahrzeuges sowie Vorteil und Risiko seiner Erhaltung und Verwendung ebenso wie die Verwendung der zur Erhaltung von dritten Personen nur pauschal zur Verfügung gestellten Mittel konzentriert, wobei er durch die von ihm selbst vorgenommene Instandhaltung auch die Gefahren beschränken habe können, die bei einem Versagen seiner Verrichtungen vom Fahrzeug ausgegangen seien. Die Frage schließlich, wann bei einem Autorennen auf gesperrter Bahn von einem haftungsbegründenden Fehlverhalten zu sprechen sei, könne nur im Einzelfalle nach dem konkreten Unfallsablauf und den festgestellten geltenden Regeln der Sportausübung beurteilt werden. Vorliegendenfalls hätten die Kläger behauptet, Franz D sei - wie schon vorher wiederholt - in der Kurve gegen Franz F gestoßen und habe ihn entgegen den Wettkampfbestimmungen des Internationalen Automobilsportgesetzes der G ins Schleudern gebracht. Der Beklagte selbst habe nur eine sehr vage Unfallsdarstellung gegeben, nämlich, daß das Verhalten des Franz D nicht regelwidrig gewesen sei. Die Feststellung des Erstgerichtes, Franz D sei von rückwärts gegen das vordere Fahrzeug gestoßen und habe es in der Kurve ins Schleudern gebracht, sei vom Beklagten gar nicht bekämpft worden. Bei der Annahme, dem Beklagten sei der Entlastungsbeweis nach § 9 Abs2 EKHG nicht gelungen, habe sich das Erstgericht auch auf den Anhang zum schriftlichen Sachverständigengutachten Dr.H gestützt, der im Sinne des § 269 ZPO eine verläßliche Quelle darstelle, die vom Gericht ohne besondere Fachkenntnisse verwertet werden könne. Schließlich entspreche es allgemeinen Grundsätzen der Physik, daß mit dem Anstoß an ein voranfahrendes Fahrzeug in einer Kurve die Gefahr einer Schleuderwirkung verbunden sei. Ein Rennfahrer müsse aber nicht nur die für das Rennen geltenden Sicherheitsvorschriften beachten, sondern habe auch die natürliche Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, die von ihm unter den besonderen Verhältnissen zu fordern sei. Insgesamt ergebe sich - mangels bindender Wirkung der im Verfahren zwischen den Klägern und Franz D ergangenen Vorentscheidung, nach welch letzteren ein Verschulden am Unfall treffe - auch aus dem maßgeblichen, durch die Parteiendisposition abgegrenzten Sachverhalt sogar ein Verschulden des Franz D am Unfall, für welches der Halter einzustehen habe. Im Hinblick auf die von den Klägern vorgenommene Einschränkung der Haftung auf die Höchstbeträge des EKHG sei hier aber im Ergebnis das Gelingen eines Entlastungsbeweises nach § 9 Abs2 EKHG entscheidend. Wegen Verstoßes gegen die Regeln der Sportausübung und des nach den Gesetzen der Physik und der allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen an sich gefährlichen Verhaltens könne jedoch keine Rede davon sein, daß dieser Entlastungsbeweis gelungen sei.

In der Mängelrüge der Revision wird ausgeführt, das Berufungsgericht habe übersehen, daß der Beklagte ein Verschulden des Franz D bestritten und diesbezügliche Beweisaufnahmen beantragt habe. Bei deren Durchführung hätte er aber auch den Entlastungsbeweis nach § 9 Abs2 EKHG zu erbringen vermocht. In der Rechtsrüge bestreitet der Revisionswerber die Anwendbarkeit des EKHG auf Rennunfälle, weil die erhöhte Sorgfaltspflicht mit der Risikobereitschaft eines Rennfahrers nicht in Einklang zu bringen sei.

Zumindest aber müsse die Bestimmung des § 9 Abs2 EKHG über den Entlastungsbeweis weitaus großzügiger gehandhabt werden als hinsichtlich normaler Fahrzeuglenker. Inwieweit Franz D die im Autorennsport geltenden Regeln übertreten habe, sei überhaupt nicht geklärt worden. Die Ausführungen des Berufungsgerichtes seien, soweit sie auf die Ergebnisse des Vorprozesses 3 Cg 228/77 des Kreisgerichtes Wels Bezug nähmen, unbeachtlich.

Tatsächlich habe sich Franz D regelmäßig und fahrtechnisch richtig verhalten. Schließlich sei entgegen der berufungsgerichtlichen Ansicht auch die Haltereigenschaft des Beklagten zu verneinen. Den Ausführungen des Revisionswerbers kann nicht gefolgt werden. Da die im Verfahren 3 Cg 228/77 des Kreisgerichtes Wels rechtskräftig ergangene Entscheidung, in welcher ein Verschulden des Franz D am gegenständlichen Unfall zugrundegelegt wurde, mangels Identität der Parteien für den gegenständlichen Prozeß keine Bindungswirkung hat (EvBl 1962/214;

SZ 55/74; 2 Ob 228/77 u.a.), würde eine auf die Bestimmungen des EKHG gegründete Haftung des Beklagten für das behauptete Verschulden des Franz D am Unfall entsprechende Sachverhaltsfeststellungen voraussetzen.

Die Verschuldensfrage kann bei der Entscheidung über das Klagebegehren vorliegendenfalls jedoch auf sich beruhen, weil die klagende Partei die Haftung des Beklagten für ein Verschulden des Lenkers nicht mehr, sondern den Halter nur noch im Rahmen der Haftungshöchstbeträge des EKHG in Anspruch nimmt. Die Gefährdungshaftung des Beklagten ist beim gegebenen Sachverhalt aber, wie noch ausgeführt werden wird, zu bejahen und der Klage somit aus diesem Grunde stattzugeben. Demgemäß könnten die - unrichtigerweise mit Mängelrüge statt mit Rechtsrüge - geltend gemachten angeblichen Feststellungsmängel keinesfalls vorliegen. Ein Vorbringen und Beweisanbot in der Richtung einer Haftungsbefreiung nach § 9 Abs2 EKHG hat der Beklagte in erster Instanz aber gar nicht erstattet, sodaß Feststellungsmängel insoweit von vornherein nicht möglich sind.

Der Ansicht des Revisionswerbers, das EKHG sei auf Rennunfälle nicht anwendbar und die strenge Regelung des Entlastungsbeweises nach § 9 Abs2

leg.cit. käme insoweit überhaupt nicht in Betracht, kann nicht beigetreten werden.

Der Gesetzgeber hat in § 1 EKHG BGBl.48/1959 ganz allgemein normiert, daß für die durch einen Unfall beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges erfolgte Tötung oder Verletzung eines Menschen oder Beschädigung einer Sache Schadenersatz nach den weiteren Bestimmungen dieses Gesetzes zu leisten ist.

Eine Ausnahme von dieser Haftungsregelung für die auf Rennbahnen betriebenen Kraftfahrzeuge ist im Gesetze nicht vorgesehen. Schon die bis zum Inkrafttreten des EKHG (siehe dessen § 22 Abs1 Z.7) auf Grund des Art.1

Abs1 Pkt.Aa des Kraftfahrrechts-überleitungsgesetzes BGBl.47/1947 weitergeltende Bestimmung des § 7 Abs1 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen DRGBl.1909, S.437 (KfzVerkehrsG) hatte ebenfalls dahin gelautet, daß dann, wenn beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder eine Sache beschädigt wird, der Halter des Fahrzeuges verpflichtet ist, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Oberste Gerichtshof hat in den Entscheidungen SZ 26/255 und ZVR 1958/252

ausdrücklich ausgesprochen, daß diese Bestimmung auch für Kraftfahrzeugrennen in geschlossener Bahn gilt. Dieser Standpunkt entsprach auch der deutschen Lehre und Judikatur zu § 7 KfzVerkehrsG (RGZ 150, 73;

BGHZ 5/320 = NJW 52, 779 mit Literatur und Judikaturhinweisen). Da der Gesetzgeber des EKHG in Kenntnis dieser Rechtsprechung aber die dem § 7

KfzVerkehrsG entsprechende Regelung des § 1 EKHG schuf, besteht kein Zweifel, daß die Anwendung dieser Bestimmung auch auf die bei Rennen in geschlossener Bahn betriebenen Fahrzeuge seinem Willen entspricht, zumal er gegenteiligenfalls zweifellos eine diesbezügliche Ausnahmeregelung vorgenommen hätte. Auch die an die Stelle des § 7 KfzVerkehrsG getretene, wörtlich gleichlautende Bestimmung des § 7 Abs1 des in Kraft stehenden bundesdeutschen Straßenverkehrsgesetzes vom 19.12.1952, BGBl.I 870, welche ebenfalls keine Ausnahmeregelung enthält, gilt - vgl. § 29

Abs1 dStVO- ebenso für Kraftfahrzeugrennen (Geigel, Haftpflichtprozeß 18 648; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 12 , Rdz 697;

Weimar, DAR 74, 288). Somit ist die Gefährdungshaftung des Halters für einen im Zuge eines Rennens mit dem von ihm gehaltenen Fahrzeug verursachten Schaden jedenfalls zu bejahen.

Entgegen der Ansicht des Revisionswerbers gilt aber auch für einen Rennunfall die Bestimmung über den Befreiungsbeweis nach § 9 EKHG. Diesbezüglich ist auf die dieser Bestimmung vorangegangene und insoweit gleichlautende Regelung des § 7 Abs2 KfzVerkehrsG zu verweisen, nach welcher 'die Ersatzpflicht des Halters ausgeschlossen ist, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesonders dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat'. Auch diese frühere Bestimmung über den den Halter treffenden Entlastungsbeweis hatte der Oberste Gerichtshof bereits in den oben genannten Entscheidungen SZ 26/255 und ZVR 1958/252 auf Rennunfälle voll für anwendbar erklärt, ohne daß diese Rechtsprechung den Gesetzgeber des

folgenden EKHG veranlaßt hätte, für solche Unfälle eine Ausnahme von § 9 leg.cit.zu normieren. Hinsichtlich der dem § 7 Abs2 KfzVerkehrsG wörtlich gleichlautenden Bestimmung des § 7 Abs2 des geltenden (bundesdeutschen) Straßenverkehrsgesetzes wurde ebenfalls keine Sonderregelung für den Rennbetrieb geschaffen. Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts BVerfG.VRS 28,24l, ist die zum KfzVerkehrsG ergangene alte Rechtsprechung im Hinblick auf die Identität dieses Gesetzes mit dem Straßenverkehrsgesetz ohne weiteres auf dieses anzuwenden (Wussow a.a.O., S.361). Die oben zitierten deutschen Entscheidungen hatten die Anwendbarkeit des § 7 Abs2 KfzVerkehrsG betreffend den Entlastungsbeweis aber für Rennunfälle ebenfalls bejaht.

Somit hat nach der bestehenden Gesetzeslage auch der Halter eines auf der Rennbahn betriebenen Kraftfahrzeuges den Befreiungsbeweis dafür zu erbringen, daß der Unfall im Sinne des § 9 Abs2 EKHG trotz Anwendung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt unabwendbar war. Nach der Judikatur ist diese gebotene äußerste Sorgfalt dann beobachtet, wenn der Lenker eine über die gewöhnliche Sorgfaltspflicht hinausgehende besondere Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Umsicht gezeigt hat, die auch auf eine durch die Umstände nahegelegte Möglichkeit eines unrichtigen oder ungeschickten Verhaltens anderer Rücksicht nimmt (JBl 1972, 150; ZVR 1982/362 u.a.). Von der Anwendung einer solchen äußersten Sorgfalt kann im Hinblick auf die der Natur des Rennsportes entsprechende außergewöhnliche Risikobereitschaft der Rennfahrer aber grundsätzlich wohl kaum die Rede sein. So wird z.B., wie der Beklagte in der Klagebeantwortung selbst zugesteht (AS.17), ein derart knappes Fahren hinter einem anderen Fahrzeug, daß es hiedurch zum Anstoß an dieses kommen kann, von den Rennfahrern regelmäßig riskiert. Ein solches, nach dem Zugeständnis des Beklagten auch von Franz D gesetztes Fahrverhalten birgt jedoch insbesondere im Hinblick auf die eingehaltenen hohen Geschwindigkeiten eine leicht vorhersehbare Unfallsgefahr und widerspricht damit jedenfallss der Annahme, der Lenker habe beim Betrieb des Fahrzeuges jede erdenkliche Sorgfalt angewendet und den Unfall dennoch nicht vermeiden können. Eine auf einen solchen Anstoß zurückzuführende Schädigung stellt sich somit aber grundsätzlich und auch vorliegendenfalls nicht als unabwendbares Ereignis gemäß § 9 Abs2 EKHG dar. Der Beklagte behauptete im übrigen in erster Instanz auch selbst gar nicht, daß Franz D jegliche Sorgfalt im Sinne des § 9 Abs2 EKHG angewendet hätte, sondern lediglich, dieser habe sich regelgemäß und fahrtechnisch richtig verhalten. Tatsachen, nach welchen für ihn der Anstoß aus besonderen Gründen unabwendbar gewesen sei, wurden weder vorgebracht noch sind solche hervorgekommen. Der Entlastungsbeweis obliegt jedoch dem Halter. Eine Haftungsbefreiung gemäß § 9 EKHG ist somit entgegen der Ansicht des Revisionswerbers nicht gegeben. Hinsichtlich seiner diesbezüglichen weiteren Ausführungen sei lediglich noch darauf verwiesen, daß die strenge Gefährdungshaftung des Halters eines auf der Rennbahn betriebenen Kraftfahrzeuges auch nicht zu den behaupteten, untragbaren Konsequenzen führt, weil nach Judikatur und Lehre die Rennfahrer hinsichtlich jener Handlungen, die ein Rennen erfahrungsgemäß mit sich bringt, auf Grund eines anzunehmenden stillschweigenden Haftungsausschlusses für sich selbst keinen Anspruch aus der Gefährdungshaftung erheben können (RGZ 150, 73; Weimar a.a.O.,Geigel a.a.O., 1036; Wussow a.a.O., Rdz 695) und zum Schutze Dritter von den Rennveranstaltern entsprechende besondere Vorkehrungen getroffen werden müssen (vgl.VersR 1975, 329; Geigel a. a.O.1035; Wussow a.a.O., RZ 697), sodaß die Gefahr der Schädigung Dritter möglichst hintangehalten wird.

Entgegen der Ansicht des Revisionswerbers wurde schließlich auch die Frage der Haltereigenschaft von den Unterinstanzen zutreffend gelöst.

Nach ständiger Rechtsprechung ist die Haltereigenschaft primär ein wirtschaftliches und tatsächliches und weniger ein rechtliches Verhältnis (ZVR 1971/85; 1975/100; 1981/191 uva). Treffen die verschiedenen, die Haltereigenschaft begründenden Merkmale nicht auf die gleiche Person zu, dann ist zu prüfen, welchen im Einzelfall größere Bedeutung zukommt. Halter des Fahrzeuges ist dann derjenige, auf den die Merkmale mit größerer Bedeutung zutreffen (7 Ob 64/77; ZVR 1979/259; 8 Ob 179/81 u.a.). Es ist also bei jedem Beteiligten zu prüfen, ob bei Würdigung seiner rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zum Betrieb des Fahrzeuges die Merkmale, die für die Haltereigenschaft wesentlich sind, bei ihm in so großer Zahl und so stark gegeben sind, daß seine Belastung mit der Haftung für Betriebsunfälle dem Wesen der gesetzlichen Haftpflicht des Halters entspricht (ZVR 1961/255;

1971/85; SZ 54/119 u.v.a.). Von besonderer Bedeutung ist immer, wer die Kosten der Unterbringung, der Instandhaltung und Bedienung des Fahrzeuges sowie der Betriebsmittel trägt (ZVR 1971/85; 1976/21;

1979/23; SZ 51/84 u.a.) und die Verfügungsgewalt hat (SZ 51/84; ZVR 1979/259 u.a.).

Unter diesen Gesichtspunkten ist vorliegendenfalls der Ansicht der Unterinstanzen beizupflichten, daß dem Beklagten

im Unfallszeitpunkt die Haltereigenschaft an dem von Franz D gelenkten Fahrzeug zukam. Er hatte langfristig die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug und trug grundsätzlich die Betriebs- und Reparaturkosten. Sein Einfluß auf den Betrieb des Fahrzeuges war von wesentlich größerem Gewicht als jener des Eigentümers oder der Firma Alfa Romeo. Auch daß Franz D oder dessen Sponsor als Mieter für die Zeit des Rennens, also während einiger Stunden, Halter gewesen seien, kann nach den dargestellten, für die Halteheigenschaft maßgeblichen Kriterien nicht zugrundegelegt werden (vgl. ZVR 1961/255; SZ 51/84). Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen, welche durch das Revisionsvorbringen - soweit es diesbezüglich überhaupt von den Feststellungen ausgeht und demgemäß beachtlich ist - nicht widerlegt werden.

Der insgesamt ungerechtfertigten Revision war somit ein Erfolg zu versagen.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf die §§ 41 und 50 ZPO.

Anmerkung

E05744

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1985:0020OB00062.84.0416.000

Dokumentnummer

JJT_19850416_OGH0002_0020OB00062_8400000_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