

TE OGH 1950/4/22 2Ob234/50

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 22.04.1950

Norm

ABGB §1315

ABGB §1478

Automobilhaftpflichtgesetz §1

Automobilhaftpflichtgesetz §2

Automobilhaftpflichtgesetz §3

Automobilhaftpflichtgesetz §6

Fristengesetz §1

Fristengesetz §2

Einführungsverordnung zum Kraftfahrzeugverkehrsgesetz Art. IV

Einführungsverordnung zum Kraftfahrzeugverkehrsgesetz Art. V

Kraftfahrzeugverkehrsgesetz §7

Kraftfahrzeugverkehrsgesetz §10

Kraftfahrzeugverkehrsgesetz §11

Kraftfahrzeugverkehrsgesetz §13

Kraftfahrzeugverkehrsgesetz §14

Kraftfahrzeugverkehrsgesetz §15

1. ABGB § 1315 heute
2. ABGB § 1315 gültig ab 01.01.1917 zuletzt geändert durch RGBl. Nr. 69/1916
1. ABGB § 1478 heute
2. ABGB § 1478 gültig ab 01.04.1916 zuletzt geändert durch RGBl. Nr. 69/1916

Anmerkung

Z23104

Kopf

SZ 23/104

Spruch

Der Begriff "Betrieb" darf nicht vom bloß maschinentechnischen Standpunkt aus beurteilt werden, er ist vielmehr ein verkehrstechnischer Begriff.

Die Frist des § 15 KFG. ist eine materiellrechtliche Frist, auf die das Fristengesetz Anwendung findet. Die Frist des Paragraph 15, KFG. ist eine materiellrechtliche Frist, auf die das Fristengesetz Anwendung findet.

Entscheidung vom 22. April 1950, 2 Ob 234/50.

I. Instanz: Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien; II. Instanzrömisches eins. Instanz: Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien; römisches zwei. Instanz:

Oberlandesgericht Wien.

Text

Die Klägerin, die von einem der Zweitbeklagten gehörigen und vom Erstbeklagten gelenkten Kraftfahrzeug niedergestoßen und verletzt wurde, erhob gegen beide Schadenersatzansprüche; den Beklagten trat ihre Versicherungsgesellschaft als Nebenintervenientin zur Seite. Das Verfahren wurde auf den Grund des Anspruches eingeschränkt.

Das Prozeßgericht erkannte den Klagsanspruch gegen beide Beklagte dem Grunde nach als zu Recht bestehend.

Das Berufungsgericht bestätigte das erstgerichtliche Urteil.

Der Oberste Gerichtshof gab den Revisionen der Beklagten und der Nebenintervenientin nicht Folge.

Rechtliche Beurteilung

Aus den Entscheidungsgründen:

Den Revisionsgrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens findet die Revision der Beklagten darin, daß die Berufungsinstanz Beweise für die Versäumnis der Frist des § 15 KFG. infolge einer unrichtigen rechtlichen Beurteilung nicht zugelassen habe. Sie nimmt damit den gleichen, in der Berufung ebenfalls als Mangelhaftigkeit erhobenen Vorwurf wieder auf, der dort darauf gestützt worden war, daß die Zweitbeklagte von dem Unfall erst nach mehr als sechs Monaten nach Ablauf der im § 6 KFG. vorgesehenen Frist erfahren habe. Diese Rüge war offenbar verfehlt, weil sie den § 6 des durch Art. V der Vdg. vom 23. März 1940, DRGBI. I S. 537, außer Kraft gesetzten Gesetzes vom 9. August 1909, RGBI. Nr. 162 (Automobilhaftpflichtgesetz), bezog und die dort normierte sechsmonatige Verjährungsfrist von Schadenersatzansprüchen nach den §§ 1, 2, 3 letzter Absatz dieses Gesetzes meinte. Aber auch diese Frist lief von dem Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt. Wann dieser von dem Unfall Kenntnis erhielt, war auch nach dem früheren Automobilhaftpflichtgesetz bedeutungslos. Auch das dieser Mängelrüge zugrunde liegende Tatsachenvorbringen und Beweisanbot in der Klagebeantwortung bezog sich irrtümlich auf das alte Automobilhaftpflichtgesetz und behauptete, daß die Zweitbeklagte von dem Unfall erst lang nach Ablauf der vierwöchigen Frist des § 6 Abs. 2 AHG. erfahren habe und seit dem Unfall mehr als sechs Monate verstrichen seien. Wiederum verwechselt die Zweitbeklagte nicht nur das Automobilhaftpflichtgesetz mit dem jetzt geltenden Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909, DRGBI. S. 437, in der geltenden Fassung, sondern auch die für den Beschädigten geltenden Fristen, an deren Wahrung die Geltendmachung des Anspruches geknüpft ist, nämlich die (nach dem AHG.) sechsmonatige Verjährungsfrist *a tempore scientiae* und die Präklusiv(Verschweigungs-)frist von (nach dem AHG.) vier Wochen zur Mitteilung des Unfalles an den Ersatzpflichtigen, deren Versäumnis den Verlust des Ersatzanspruches herbeiführt. Vermutlich meinte die Zweitbeklagte, daß die Klägerin der Mitteilungspflicht, für die § 15 des KFG. jetzt eine Frist von zwei Monaten *a tempore scientiae* bestimmt, nicht genügt hat. Mindestens hat sie diese Gesetzesstelle bei Ausführung der Rechtsrüge und später in der Revision herangezogen und sich dabei auf die "Versäumnis der Frist" nach § 15 KFG. berufen. Will man nun diesen Beweisantrag gelten lassen und außerdem berücksichtigen, daß die Frist des § 15 KFG. ein von Amts wegen wahrzunehmende, darum nicht der Vorschrift des § 1501 ABGB. unterliegende Präklusivfrist darstellt, so ist die Mängelrüge dennoch unbegründet. Denn die Rechtsprechung hat ständig die Fristenhemmung, wie sie in § 33 der Den Revisionsgrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens findet die Revision der Beklagten darin, daß die Berufungsinstanz Beweise für die Versäumnis der Frist des Paragraph 15, KFG. infolge einer unrichtigen rechtlichen Beurteilung nicht zugelassen habe. Sie nimmt damit den gleichen, in der Berufung ebenfalls als Mangelhaftigkeit erhobenen Vorwurf wieder auf, der dort darauf gestützt worden war, daß die Zweitbeklagte von dem Unfall erst nach mehr als sechs Monaten nach Ablauf der im Paragraph 6, KFG. vorgesehenen Frist erfahren habe. Diese Rüge war offenbar verfehlt, weil sie den Paragraph 6, des durch Artikel römisches fünf, der Vdg. vom 23. März 1940, DRGBI. römisches eins Sitzung 537, außer Kraft gesetzten Gesetzes vom 9. August 1909, RGBI. Nr. 162 (Automobilhaftpflichtgesetz), bezog und die dort normierte sechsmonatige Verjährungsfrist von Schadenersatzansprüchen nach den Paragraphen eins, 2, 3, letzter Absatz dieses Gesetzes meinte. Aber auch diese Frist lief von dem Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt. Wann dieser von dem Unfall Kenntnis erhielt, war auch nach dem früheren Automobilhaftpflichtgesetz

bedeutungslos. Auch das dieser Mängelrüge zugrunde liegende Tatsachenvorbringen und Beweisanbot in der Klagebeantwortung bezog sich irrtümlich auf das alte Automobilhaftpflichtgesetz und behauptete, daß die Zweitbeklagte von dem Unfall erst lang nach Ablauf der vierwöchigen Frist des Paragraph 6, Absatz 2, AHG. erfahren habe und seit dem Unfall mehr als sechs Monate verstrichen seien. Wiederum verwechselt die Zweitbeklagte nicht nur das Automobilhaftpflichtgesetz mit dem jetzt geltenden Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909, DRGBl. Sitzung 437, in der geltenden Fassung, sondern auch die für den Beschädigten geltenden Fristen, an deren Wahrung die Geltendmachung des Anspruches geknüpft ist, nämlich die (nach dem AHG.) sechsmonatige Verjährungsfrist a tempore scientiae und die Präklusiv(Verschweigungs-)frist von (nach dem AHG.) vier Wochen zur Mitteilung des Unfalles an den Ersatzpflichtigen, deren Versäumnis den Verlust des Ersatzanspruches herbeiführt. Vermutlich meinte die Zweitbeklagte, daß die Klägerin der Mitteilungspflicht, für die Paragraph 15, des KFG. jetzt eine Frist von zwei Monaten a tempore scientiae bestimmt, nicht genügt hat. Mindestens hat sie diese Gesetzesstelle bei Ausführung der Rechtsrüge und später in der Revision herangezogen und sich dabei auf die "Versäumnis der Frist" nach Paragraph 15, KFG. berufen. Will man nun diesen Beweisantrag gelten lassen und außerdem berücksichtigen, daß die Frist des Paragraph 15, KFG. ein von Amts wegen wahrzunehmende, darum nicht der Vorschrift des Paragraph 1501, ABGB. unterliegende Präklusivfrist darstellt, so ist die Mängelrüge dennoch unbegründet. Denn die Rechtsprechung hat ständig die Fristenhemmung, wie sie in Paragraph 33, der

2. Kriegsmaßnahmenverordnung vom 27. September 1944, DRGBl. I S. 229, aufrechterhalten durch StGBI. 1945, Nr. 188 (Art. VIII Abs. 2 Z. 20) und fast wörtlich gleichlautend im Bundesgesetz vom 2. Juli 1947, BGBl. Nr. 193 (§ 1), angeordnet ist, nicht auf Verjährungsfristen im engeren Sinn der §§ 1478 ff. ABGB. beschränkt, sondern auch Präklusivfristen als "ähnliche Fristen" (vgl. arg. "sonstige Fristen" in § 33 der 2. Kriegsmaßnahmenverordnung, "sonstige ... Frist" in § 1 FristenG.) darunter inbegriffen. Dafür spricht die Gleichheit der zugrunde liegenden rechtspolitischen Erwägungen und auch die Überlegung, daß es sich im weiteren Sinn um Fristen für die Beschreitung des Rechtsweges oder für die sonstige Geltendmachung von Rechten im gerichtlichen Verfahren, also um materiellrechtliche Fristen handelt. Da nun Verjährungs- und sonstige Fristen vom Inkrafttreten der 2. KMGVdG. (15. Oktober 1944) bis zum 31. Dezember 1945 gehemmt waren und durch § 1 FristenG. solche Fristen, wenn sie erst nach dem 31. Dezember 1945 abgelaufen waren, wiederum verlängert und die Geltungsdauer des Fristengesetzes seither immer wieder erstreckt worden ist, war auch die Frist des § 15 KFG. als verlängert und die Klägerin nicht als präkludiert anzusehen. Es konnte daher unerörtert bleiben, ob die Zweitbeklagte nicht ohnedies "auf andere Weise" (§ 15 KFG.), nämlich im Zuge der von der Polizeibehörde zu 12 U 561/46 des Strafbezirksgerichtes Wien eingeleiteten Erhebungen vom Unfall Kenntnis erlangt hat, wofür gewiß die Tatsache, daß der Lenker des Autos, der Erstbeklagte, Sohn und Betriebsgehilfe der Zweitbeklagten war, spricht. 2. Kriegsmaßnahmenverordnung vom 27. September 1944, DRGBl. römisch eins Sitzung 229, aufrechterhalten durch StGBI. 1945, Nr. 188 (Artikel römisch acht, Absatz 2, Ziffer 20,) und fast wörtlich gleichlautend im Bundesgesetz vom 2. Juli 1947, BGBl. Nr. 193 (Paragraph eins,), angeordnet ist, nicht auf Verjährungsfristen im engeren Sinn der Paragraphen 1478, ff. ABGB. beschränkt, sondern auch Präklusivfristen als "ähnliche Fristen" vergleiche arg. "sonstige Fristen" in Paragraph 33, der 2. Kriegsmaßnahmenverordnung, "sonstige ... Frist" in Paragraph eins, FristenG.) darunter inbegriffen. Dafür spricht die Gleichheit der zugrunde liegenden rechtspolitischen Erwägungen und auch die Überlegung, daß es sich im weiteren Sinn um Fristen für die Beschreitung des Rechtsweges oder für die sonstige Geltendmachung von Rechten im gerichtlichen Verfahren, also um materiellrechtliche Fristen handelt. Da nun Verjährungs- und sonstige Fristen vom Inkrafttreten der 2. KMGVdG. (15. Oktober 1944) bis zum 31. Dezember 1945 gehemmt waren und durch Paragraph eins, FristenG. solche Fristen, wenn sie erst nach dem 31. Dezember 1945 abgelaufen waren, wiederum verlängert und die Geltungsdauer des Fristengesetzes seither immer wieder erstreckt worden ist, war auch die Frist des Paragraph 15, KFG. als verlängert und die Klägerin nicht als präkludiert anzusehen. Es konnte daher unerörtert bleiben, ob die Zweitbeklagte nicht ohnedies "auf andere Weise" (Paragraph 15, KFG.), nämlich im Zuge der von der Polizeibehörde zu 12 U 561/46 des Strafbezirksgerichtes Wien eingeleiteten Erhebungen vom Unfall Kenntnis erlangt hat, wofür gewiß die Tatsache, daß der Lenker des Autos, der Erstbeklagte, Sohn und Betriebsgehilfe der Zweitbeklagten war, spricht.

Dazu kommt aber noch, daß der Ersatzanspruch auch auf die Bestimmungen des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches gestützt und nach diesem als zu Recht bestehend erkannt wurde. Die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes über Verjährung (§ 14) und Präklusion beziehen sich aber nur auf Ansprüche, die nach dem Kraftfahrzeuggesetz erhoben werden. Denn § 14 unterwirft ausdrücklich nur die in den §§ 7 bis 13 KFG. bestimmten Ansprüche der kurzen Verjährungsfrist und § 15 spricht vom "Ersatzberechtigten" und meint damit den, der auf Grund

der §§ 7, 10, 11 KFG. Ansprüche geltend machen kann (Kurzkommentar Nüssle, S. 42, 44, Bartsch, KFG., zu §§ 14, 15). Für Ansprüche, die nach dem Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch erhoben werden, gelten die Verjährungsvorschriften der §§ 1478 ff. ABGB. und die Präklusivfrist findet überhaupt keine Anwendung. Dies unter Vorwegnahme des noch später näher zu beleuchtenden Umstandes, daß die Zweitbeklagte gemäß Art. IV der Verordnung vom 23. März 1940, DRGBl. I S. 537, für den Erstbeklagten als ihren Betriebsgehilfen deswegen zu haften hat, weil der Schaden durch den Betrieb ihres Kraftfahrzeuges entstanden ist. Dazu kommt aber noch, daß der Ersatzanspruch auch auf die Bestimmungen des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches gestützt und nach diesem als zu Recht bestehend erkannt wurde. Die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes über Verjährung (Paragraph 14,) und Präklusion beziehen sich aber nur auf Ansprüche, die nach dem Kraftfahrzeuggesetz erhoben werden. Denn Paragraph 14, unterwirft ausdrücklich nur die in den Paragraphen 7 bis 13 KFG. bestimmten Ansprüche der kurzen Verjährungsfrist und Paragraph 15, spricht vom "Ersatzberechtigten" und meint damit den, der auf Grund der Paragraphen 7, 10, 11, KFG. Ansprüche geltend machen kann (Kurzkommentar Nüssle, Sitzung 42, 44, Bartsch, KFG., zu Paragraphen 14, 15,). Für Ansprüche, die nach dem Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch erhoben werden, gelten die Verjährungsvorschriften der Paragraphen 1478, ff. ABGB. und die Präklusivfrist findet überhaupt keine Anwendung. Dies unter Vorwegnahme des noch später näher zu beleuchtenden Umstandes, daß die Zweitbeklagte gemäß Artikel römisch vier, der Verordnung vom 23. März 1940, DRGBl. römisch eins Sitzung 537, für den Erstbeklagten als ihren Betriebsgehilfen deswegen zu haften hat, weil der Schaden durch den Betrieb ihres Kraftfahrzeuges entstanden ist.

Die Mängelrüge ist darum unbegründet.

Schließlich wenden sich beide Revisionen gegen die Annahme der Untergerichte, daß der Unfall sich beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges ereignet habe, weil der Lastkraftwagen damals ohne Motorenkraft fuhr und nur durch die Schwerkraft bewegt wurde. Sie leiten daraus die Unanwendbarkeit des Kraftfahrzeuggesetzes und, insoweit die Ansprüche nicht auf dieses Gesetz, sondern auf das Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch gestützt werden, die des Art. IV der Verordnung vom 23. März 1940, DRGBl. I S. 537, ab. Auch dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden. Schließlich wenden sich beide Revisionen gegen die Annahme der Untergerichte, daß der Unfall sich beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges ereignet habe, weil der Lastkraftwagen damals ohne Motorenkraft fuhr und nur durch die Schwerkraft bewegt wurde. Sie leiten daraus die Unanwendbarkeit des Kraftfahrzeuggesetzes und, insoweit die Ansprüche nicht auf dieses Gesetz, sondern auf das Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch gestützt werden, die des Artikel römisch vier, der Verordnung vom 23. März 1940, DRGBl. römisch eins Sitzung 537, ab. Auch dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden.

Es ist wohl richtig, daß diese Frage strittig ist und in älteren Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes und in der Lehre, aber auch in einem Teil der Entscheidungen des Reichsgerichtes zu § 7 KFG. der Standpunkt eingenommen wird, daß von Betrieb nur gesprochen werden könne, wenn das Automobil durch die ihm eigene maschinelle Kraft bewegt wird und die ihm eigentümliche elementare Kraft arbeitet, weil nur dann die spezifischen Betriebsgefahren ausgelöst werden (vgl. SZ. 1/28). Deswegen wurde ein nicht etwa bloß für kurze Zeit und im Zuge einer Betriebshandlung zum Stillstand gebrachtes Auto, dessen Motor abgestellt war, als nicht im Betrieb befindlich erklärt (vgl. SZ. XI/8, ZBl. 1938, S. 34, Ehrenzweig, II/1, S. 647, Bartsch, Komm. zum AHG., 1937, S. 8, zum KFG., S. 15). Allein der Begriff des Betriebes darf nicht vom bloßen maschinentechnischen Standpunkt aus erfaßt werden, er ist vielmehr ein verkehrstechnischer. Darum sagt schon Ehrenzweig, das Fahrzeug sei vor allem in Betrieb, wenn es sich selbständig, nicht etwa durch Vorspann bewegt, "mag auch auf abfallender Straße der Motor ausgeschaltet sein". Die zeitweise Ausschaltung der dem Fahrzeug innewohnenden elementaren Betriebskraft (Elektrizität, Gas, Benzin, Öl oder was sonst immer) nimmt dem Wagen weder den Charakter eines im Betrieb befindlichen Fahrzeuges, noch seinen besonderen, für die öffentliche Sicherheit gefährlichen Charakter und seine Betriebsgefahren, die eben zur Schaffung der Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes Anlaß geboten haben. § 7 KFG. will nur aus dem Kreise der dem Gesetz unterworfenen Fahrzeuge solche ausschließen, die überhaupt nicht durch Maschinenkraft, sondern nur durch Naturkräfte (wie z. B. die Schwerkraft, den Wind) bewegt werden können. Sind sie aber an sich durch Maschinenkraft angetrieben, so hören sie nicht auf in Betrieb zu stehen, wenn vorübergehend (wie z. B. im vorliegenden Fall zum Zwecke des Anlaufenlassens des mit Maschinenkraft betriebenen Motors) der Betrieb durch Naturkraft, hier durch die Schwerkraft, erfolgt. Noch weiter geht der Oberste Gerichtshof in seiner Entscheidung vom 9. Juli 1931, ZBl. 1931, Nr. 301, in der ein schlecht gesicherter Lastkraftwagen auf abschüssiger Straße nach Abstellen des Motors von selbst ins Rollen kam. "Es ist wohl richtig, daß ein Kraftfahrzeug, das auf der Straße steht und dessen Motor abgestellt ist, sich

nicht im Betrieb befindet. Anders aber, wenn der fahrbereit gestellte, aber gegen Abrollen nicht versicherte Wagen auf abschüssiger Straße in Bewegung gerät. Dann stellt er eine Maschine dar, die infolge nachlässiger Abstellung ihrer maschinellen Tätigkeit selbständig den Betrieb wieder aufnimmt und sich dadurch in Betrieb stellt. Es wäre verfehlt, in einem solchen Fall das Kraftfahrzeug als nicht im Betrieb stehend anzusehen, nur deshalb, weil die Inbetriebsetzung unabsichtlich durch Fahrlässigkeit herbeigeführt wurde". Was hier für den Fall einer infolge Fahrlässigkeit herbeigeführten Selbstbetätigung der Maschinerie gesagt wird, muß um so mehr im vorliegenden Fall gelten, wo die Benutzung der Schwerkraft und der durch sie bewirkten Inbetriebsetzung des Autos den beabsichtigen Erfolg einer Ankurbelung des Motors bezweckte, der dadurch mangels irgendeiner anderen Möglichkeit angelassen werden sollte. Mit vollem Recht stellen die Unterinstanzen diesen Vorgang, mag nun der Rückwärtsgang eingeschaltet gewesen und damit die Anlassung des Motors tatsächlich möglich geworden sein oder nicht, dem normalen Vorgang des Drückens auf den Starterknopf oder der Betätigung der Kurbel gleich. Sagt doch auch die im übrigen heute als überholt anzusehende Entscheidung SZ. I/28: "Ein Auto ist in Betrieb, wenn es geht oder wenn die eigentümliche elementare Kraft arbeitet". Es "geht" aber auch dann, wenn ausnahmsweise statt der elementaren Kraft eine Naturkraft eingeschaltet wird, um das Fahrzeug zu bewegen, geschehe dies, um Betriebsstoff zu sparen oder, ganz besonders wie hier, um die Einschaltung der elementaren Kraft überhaupt erst möglich zu machen. Die Prozedur, die der Erstbeteiligte vornahm, ist eine typische Betriebshandlung und alle weitläufigen Deduktionen der Revisionen, vor allem jene der Nebenintervenientin, vermögen diese Tatsachen nicht aus der Welt zu schaffen. Im übrigen neigt auch die deutsche Judikatur zu § 7 KFG. dieser Auffassung zu (vgl. RG. 8. März 1939, VAE. 1939, Nr. 342, OLG. Dresden, 22. April 1940, VAE. 1940, Nr. 224, OLG. Dresden 20. Mai 1941, VAE. 1941, Nr. 199, OLG. Jena 16. Juni 1941, VAE. 1941, Nr. 287, OLG. Dresden 13. November 1941, VAE. 1942, Nr. 46, RG. 21. April 1943, VAE. 1943, Nr. 173, Nüssle, S. 19). Maßgebend ist, wie RG. 1. Juli 1942, DR. Ausgabe A 1942, S. 1416, ausspricht, ob durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges eine verkehrsgefährdende Lage herbeigeführt worden ist. Trifft dies zu, so ist ein darauf zurückzuführender Verkehrsunfall als beim Betrieb des Kraftfahrzeuges geschehen anzusehen, wenn auch im Augenblick des Unfalles die Antriebskraft des Fahrzeuges nicht mehr bestand. Das Auto der Beklagten befand sich aber, da es im Begriffe stand, mit dem neu in Gang zu bringenden Motor seine Fahrt fortzusetzen, in Betrieb und hat durch die Unzulänglichkeit seiner technischen Ausrüstung und die grob fahrlässige Art, mit der die Prozedur des Zurückrollenlassens und Einbiegens ausgeführt wurde, eine verkehrsgefährdende Lage herbeigeführt. Auch Bartsch (Kommentar zum KFG. 1948, S. 15) fügt seiner primären Feststellung, es sei unter Betrieb die bestimmungsgemäße Verwendung eines Kraftfahrzeuges als Fahrmittel, also zur Ortsveränderung unter Benutzung seiner Maschinenkraft zu verstehen, den weiteren Satz bei: "Es ist aber nicht bloß dann in Betrieb, wenn es fährt, auch ein stehendes Auto kann in Betrieb sein". Und: "der Unfall muß nicht nur in einem äußeren, örtlichen und zeitlichen, sondern auch in einem inneren ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang stehen". Diese Voraussetzungen treffen aber hier zu. Darum läßt sich aus den Entscheidungen OLG. Dresden 28. November 1940, VAE. 1941, Nr. 72, RG. 14. September 1943, VAE. 1944, Nr. 32, OLG. Karlsruhe 24. Juli 1940, DR. Ausgabe A 1940, S. 2260, und Kammergericht 23. April 1942, VAE. 1943, Nr. 56, welche von dauernd stillgelegten oder infolge eines Betriebsschadens nicht mehr mit eigener Motorkraft beweglichen Kraftfahrzeugen handeln, kein gegenteiliger Schluß ableiten. Es ist wohl richtig, daß diese Frage strittig ist und in älteren Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes und in der Lehre, aber auch in einem Teil der Entscheidungen des Reichsgerichtes zu Paragraph 7, KFG. der Standpunkt eingenommen wird, daß von Betrieb nur gesprochen werden könne, wenn das Automobil durch die ihm eigene maschinelle Kraft bewegt wird und die ihm eigentümliche elementare Kraft arbeitet, weil nur dann die spezifischen Betriebsgefahren ausgelöst werden (vergleiche SZ. I/28). Deswegen wurde ein nicht etwa bloß für kurze Zeit und im Zuge einer Betriebshandlung zum Stillstand gebrachtes Auto, dessen Motor abgestellt war, als nicht im Betrieb befindlich erklärt (vergleiche SZ. XI/8, ZBl. 1938, Sitzung 34, Ehrenzweig, II/1, Sitzung 647, Bartsch, Komm. zum AHG., 1937, Sitzung 8, zum KFG., Sitzung 15). Allein der Begriff des Betriebes darf nicht vom bloßen maschinentechnischen Standpunkt aus erfaßt werden, er ist vielmehr ein verkehrstechnischer. Darum sagt schon Ehrenzweig, das Fahrzeug sei vor allem in Betrieb, wenn es sich selbständig, nicht etwa durch Vorspann bewegt, "mag auch auf abfallender Straße der Motor ausgeschaltet sein". Die zeitweise Ausschaltung der dem Fahrzeug innewohnenden elementaren Betriebskraft (Elektrizität, Gas, Benzin, Öl oder was sonst immer) nimmt dem Wagen weder den Charakter eines im Betrieb befindlichen Fahrzeuges, noch seinen besonderen, für die öffentliche Sicherheit gefährlichen Charakter und seine Betriebsgefahren, die eben zur Schaffung der Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes Anlaß geboten haben. Paragraph 7, KFG. will nur aus dem Kreise der dem Gesetz unterworfenen Fahrzeuge solche ausschließen, die überhaupt nicht durch Maschinenkraft, sondern nur

durch Naturkräfte (wie z. B. die Schwerkraft, den Wind) bewegt werden können. Sind sie aber an sich durch Maschinenkraft angetrieben, so hören sie nicht auf in Betrieb zu stehen, wenn vorübergehend (wie z. B. im vorliegenden Fall zum Zwecke des Anlaufenlassens des mit Maschinenkraft betriebenen Motors) der Betrieb durch Naturkraft, hier durch die Schwerkraft, erfolgt. Noch weiter geht der Oberste Gerichtshof in seiner Entscheidung vom 9. Juli 1931, ZBl. 1931, Nr. 301, in der ein schlecht gesicherter Lastkraftwagen auf abschüssiger Straße nach Abstellen des Motors von selbst ins Rollen kam. "Es ist wohl richtig, daß ein Kraftfahrzeug, das auf der Straße steht und dessen Motor abgestellt ist, sich nicht im Betrieb befindet. Anders aber, wenn der fahrbereit gestellte, aber gegen Abrollen nicht versicherte Wagen auf abschüssiger Straße in Bewegung gerät. Dann stellt er eine Maschine dar, die infolge nachlässiger Abstellung ihrer maschinellen Tätigkeit selbständig den Betrieb wieder aufnimmt und sich dadurch in Betrieb stellt. Es wäre verfehlt, in einem solchen Fall das Kraftfahrzeug als nicht im Betrieb stehend anzusehen, nur deshalb, weil die Inbetriebsetzung unabsichtlich durch Fahrlässigkeit herbeigeführt wurde". Was hier für den Fall einer infolge Fahrlässigkeit herbeigeführten Selbstbetätigung der Maschinerie gesagt wird, muß um so mehr im vorliegenden Fall gelten, wo die Benutzung der Schwerkraft und der durch sie bewirkten Inbetriebsetzung des Autos den beabsichtigten Erfolg einer Ankurbelung des Motors bezweckte, der dadurch mangels irgendeiner anderen Möglichkeit angelassen werden sollte. Mit vollem Recht stellen die Unterinstanzen diesen Vorgang, mag nun der Rückwärtsgang eingeschaltet gewesen und damit die Anlassung des Motors tatsächlich möglich geworden sein oder nicht, dem normalen Vorgang des Drückens auf den Starterknopf oder der Betätigung der Kurbel gleich. Sagt doch auch die im übrigen heute als überholt anzusehende Entscheidung SZ. I/28: "Ein Auto ist in Betrieb, wenn es geht oder wenn die eigentümliche elementare Kraft arbeitet". Es "geht" aber auch dann, wenn ausnahmsweise statt der elementaren Kraft eine Naturkraft eingeschaltet wird, um das Fahrzeug zu bewegen, geschehe dies, um Betriebsstoff zu sparen oder, ganz besonders wie hier, um die Einschaltung der elementaren Kraft überhaupt erst möglich zu machen. Die Prozedur, die der Erstbeklagte vornahm, ist eine typische Betriebshandlung und alle weitläufigen Deduktionen der Revisionen, vor allem jene der Nebenintervenientin, vermögen diese Tatsachen nicht aus der Welt zu schaffen. Im übrigen neigt auch die deutsche Judikatur zu Paragraph 7, KFG. dieser Auffassung zu vergleiche RG. 8. März 1939, VAE. 1939, Nr. 342, OLG. Dresden, 22. April 1940, VAE. 1940, Nr. 224, OLG. Dresden 20. Mai 1941, VAE. 1941, Nr. 199, OLG. Jena 16. Juni 1941, VAE. 1941, Nr. 287, OLG. Dresden 13. November 1941, VAE. 1942, Nr. 46, RG. 21. April 1943, VAE. 1943, Nr. 173, Nüssle, Sitzung 19). Maßgebend ist, wie RG. 1. Juli 1942, DR. Ausgabe A 1942, Sitzung 1416, ausspricht, ob durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges eine verkehrsgefährdende Lage herbeigeführt worden ist. Trifft dies zu, so ist ein darauf zurückzuführender Verkehrsunfall als beim Betrieb des Kraftfahrzeuges geschehen anzusehen, wenn auch im Augenblick des Unfalles die Antriebskraft des Fahrzeuges nicht mehr bestand. Das Auto der Beklagten befand sich aber, da es im Begriffe stand, mit dem neu in Gang zu bringenden Motor seine Fahrt fortzusetzen, in Betrieb und hat durch die Unzulänglichkeit seiner technischen Ausrüstung und die grob fahrlässige Art, mit der die Prozedur des Zurückrollenlassens und Einbiegens ausgeführt wurde, eine verkehrsgefährdende Lage herbeigeführt. Auch Bartsch (Kommentar zum KFG. 1948, Sitzung 15) fügt seiner primären Feststellung, es sei unter Betrieb die bestimmungsgemäße Verwendung eines Kraftfahrzeuges als Fahrmittel, also zur Ortsveränderung unter Benutzung seiner Maschinenkraft zu verstehen, den weiteren Satz bei: "Es ist aber nicht bloß dann in Betrieb, wenn es fährt, auch ein stehendes Auto kann in Betrieb sein". Und: "der Unfall muß nicht nur in einem äußeren, örtlichen und zeitlichen, sondern auch in einem inneren ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang stehen". Diese Voraussetzungen treffen aber hier zu. Darum läßt sich aus den Entscheidungen OLG. Dresden 28. November 1940, VAE. 1941, Nr. 72, RG. 14. September 1943, VAE. 1944, Nr. 32, OLG. Karlsruhe 24. Juli 1940, DR. Ausgabe A 1940, Sitzung 2260, und Kammergericht 23. April 1942, VAE. 1943, Nr. 56, welche von dauernd stillgelegten oder infolge eines Betriebsschadens nicht mehr mit eigener Motorkraft beweglichen Kraftfahrzeugen handeln, kein gegenteiliger Schluß ableiten.

Der Oberste Gerichtshof tritt darum der Meinung der Untergerichte bei, daß es sich um einen durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges herbeigeführten Schaden handelt, der unter §§ 7 ff. KFG. fällt. Andernfalls wäre die Öffentlichkeit gegen Vorfälle, wie den vorliegenden, bei dem vorübergehend aus technischen, in der Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges gelegenen Ursachen statt der elementaren Kraft, die sonst zum Betrieb verwendet wird, eine Naturkraft eingeschaltet und zur Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeuges herangezogen wird, völlig schutzlos und der Geschädigte müßte den in der Regel aussichtslosen Weg des Nachweises eines Auswahlverschuldens nach § 1315 ABGB. beschreiten. Der Oberste Gerichtshof tritt darum der Meinung der Untergerichte bei, daß es sich um einen durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges herbeigeführten Schaden handelt, der unter Paragraphen 7, ff. KFG. fällt.

Andernfalls wäre die Öffentlichkeit gegen Vorfälle, wie den vorliegenden, bei dem vorübergehend aus technischen, in der Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges gelegenen Ursachen statt der elementaren Kraft, die sonst zum Betrieb verwendet wird, eine Naturkraft eingeschaltet und zur Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeuges herangezogen wird, völlig schutzlos und der Geschädigte müßte den in der Regel aussichtslosen Weg des Nachweises eines Auswahlverschuldens nach Paragraph 1315, ABGB. beschreiten.

Schlagworte

Anzeigepflicht nach § 15 KFG., Fristengesetz, Automobil, Anzeigepflicht nach § 15 KFG., Fristengesetz, Automobil Begriff des Betriebes, Betrieb eines Kraftfahrzeuges, Frist nach § 15 KFG., Fristengesetz, Fristengesetz bei § 15 KFG., Kraftfahrzeug, Anzeigepflicht nach § 15 KFG., Fristengesetz, Kraftfahrzeug Begriff des Betriebes, Präklusivfrist nach § 15 KFG., Fristengesetz, Unfall, Anzeigepflicht nach § 15 KFG., Fristengesetz, Verjährungsfrist richtig Präklusivfrist, § 15 KFG., Fristengesetz

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1950:0020OB00234.5.0422.000

Dokumentnummer

JJT_19500422_OGH0002_0020OB00234_5000000_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