

Gericht

OGH

Rechtssatznummer

RS0058586

Entscheidungsdatum

03.06.2025

Geschäftszahl

2Ob234/77; 2Ob263/77; 8Ob294/81; 8Ob170/82; 8Ob207/82; 8Ob244/82; 8Ob250/82; 8Ob16/83; 8Ob204/82; 2Ob172/82; 8Ob109/83; 8Ob4/83; 8Ob148/83; 2Ob23/85; 2Ob52/85; 8Ob39/86; 2Ob20/88; 2Ob165/89; 2Ob3/90; 2Ob57/98s; 2Ob359/99d; 2Ob339/00t; 2Ob151/03z; 2Ob122/08t; 2Ob112/11a; 2Ob170/12g; 2Ob163/20i; 2Ob134/23d; 2Ob138/24v; 2Ob76/25b

Norm

EKHG §11 B1

Rechtssatz

Erhöhte Betriebsgefahr kann nur dann angenommen werden, wenn die Gefahren, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges verbunden sind, durch das Hinzutreten besonderer, nicht schon in dem Betrieb gegebener Umstände vergrößert werden; das bedeutet lediglich, dass solche Besonderheiten beim Abwägen der beiderseits ursächlichen Umstände zu berücksichtigen sind.

Entscheidungstexte

TE OGH 1977-12-15 2 Ob 234/77

Veröff: ZVR 1979/139 S 147

TE OGH 1978-02-09 2 Ob 263/77

nur: Erhöhte Betriebsgefahr kann nur dann angenommen werden, wenn die Gefahren, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges verbunden sind, durch das Hinzutreten besonderer, nicht schon in dem Betrieb gegebener Umstände vergrößert werden. (T1)

TE OGH 1982-02-11 8 Ob 294/81

Veröff: ZVR 1983/1 S 11

TE OGH 1982-09-30 8 Ob 170/82

nur T1; Beisatz: Und damit als Schadensursache verselbständigt. (T2)

TE OGH 1982-11-18 8 Ob 207/82

nur T1; Veröff: ZVR 1984/49 S 60

TE OGH 1982-12-02 8 Ob 244/82

nur T1; Beisatz: Der Unterschied zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr ist funktionell darin zu erblicken, daß zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, daß ein Kraftfahrzeug überhaupt in Betrieb gesetzt wurde (hier: ins Schleudern geratenes Kraftfahrzeug das von seinem Lenker nicht mehr beherrscht werden kann). (T3) Veröff: ZVR 1984/2 S 4

TE OGH 1982-12-16 8 Ob 250/82

Beis wie T2; Veröff: ZVR 1984/32 S 47

TE OGH 1983-03-10 8 Ob 16/83

nur T1; Beis wie T3 nur: Der Unterschied zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr ist funktionell darin zu erblicken, daß zur gewöhnlichen Betriebsgefahr besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Ablauf der Dinge nicht schon dadurch gegeben waren, daß ein Kraftfahrzeug überhaupt in Betrieb gesetzt wurde. (T4) Beisatz: Hier: Außergewöhnliche Betriebsgefahr eines ins Schleudern geratenen Personenkraftwagens verneint, wohl aber höhere gewöhnliche Betriebsgefahr bejaht. (T5)

TE OGH 1983-03-24 8 Ob 204/82

nur T1; Beis wie T3; Veröff: ZVR 1984/129 S 140

TE OGH 1983-05-17 2 Ob 172/82

nur T1; Veröff: ZVR 1984/179 S 186

TE OGH 1983-06-09 8 Ob 109/83

Beis wie T3; Veröff: ZVR 1984/242 S 241

TE OGH 1983-06-23 8 Ob 4/83

nur T1; Beis wie T4; Veröff: ZVR 1984/244 S 242

TE OGH 1984-02-16 8 Ob 148/83

nur T1; Beis wie T3; Veröff: ZVR 1984/328 S 349

TE OGH 1985-06-11 2 Ob 23/85

nur T1

TE OGH 1985-11-12 2 Ob 52/85

nur T1

TE OGH 1986-10-23 8 Ob 39/86

nur T1; Beis wie T2

TE OGH 1988-07-12 2 Ob 20/88

Auch; Beis wie T3; Veröff: ZVR 1989/78 S 124

TE OGH 1989-12-19 2 Ob 165/89

Beis wie T3; Veröff: ZVR 1991/93 S 242

TE OGH 1990-01-31 2 Ob 3/90

Auch; Beis wie T3

TE OGH 1998-01-20 2 Ob 57/98s

nur T1; Beisatz: Hier: Zum Stehenkommen eines Fahrzeuges nach einem Vorunfall bei Dunkelheit auf einer zwei Fahrstreifen breiten Fahrbahn einer Autobahn in einem Winkel von 90 Grad zur Fahrbahnlängsachse, wobei es in beide Fahrstreifen ragte. (T6)

TE OGH 2000-01-20 2 Ob 359/99d

Vgl auch; Beis wie T4

TE OGH 2000-12-21 2 Ob 339/00t

nur T1

TE OGH 2003-07-10 2 Ob 151/03z

nur T1; Beisatz: Ein auf einem Fahrstreifen einer Autobahn auch nur zum Teil zum Stillstand gebrachtes mehrspuriges Fahrzeug schafft eine äußerst gefährliche Situation, die weit über die vom gewöhnlichen Betrieb ausgehende Gefahr hinausgeht, und dass für eine außergewöhnliche Betriebsgefahr im Verhältnis zu einem groben Verschulden (hier: stark verspätete Reaktion 2,5 Sekunden vor der Kollision trotz Sicht von 17 Sekunden auf den gegnerischen LKW-Zug) mit einer Quote von einem Viertel einzustehen ist. (T7); Beisatz: Hier: Es macht für die Bejahung einer außergewöhnlichen Betriebsgefahr und für die Schadensteilung keinen entscheidenden Unterschied, ob sich ein mehrspuriges Fahrzeug zum Teil auf einem Fahrstreifen einer Autobahn im Stillstand befindet, oder ob es -wie hier- wegen eines Reifenplatzens mit einer Geschwindigkeit von unter 10 km/h und mit 2 Meter seiner Breite auf dem ersten Fahrstreifen einer Schnellstraße und mit 0,5 m seiner Breite auf dem Pannestreifen fährt. Auch in einem solchen Fall ist ein Fahrstreifen im Wesentlichen blockiert und besteht eine fast genauso große Geschwindigkeitsdifferenz zu nachfolgenden Fahrzeugen wie bei Stillstand. (T8)

TE OGH 2008-08-14 2 Ob 122/08t

Auch; nur T1

TE OGH 2011-09-16 2 Ob 112/11a

nur T1; Beisatz: Kann ein Fahrzeug nach dem Kontakt mit einem Reh, wodurch dieses weggeschleudert wird und gegen ein anderes Fahrzeug prallt, ohne Verreißen, Ausbrechen oder Schleudern zum Stillstand gebracht werden, so ist eine diesem Fahrzeug zuzurechnende außergewöhnliche Betriebsgefahr nicht anzunehmen. (T9)

TE OGH 2012-12-20 2 Ob 170/12g

Auch

TE OGH 2020-12-18 2 Ob 163/20i

Beis wie T9; Beisatz: Hier: keine außergewöhnliche Betriebsgefahr bei leicht schlingernden und kontrollierten Weiterfahren, um am Pannestreifen zum Stillstand zu kommen. (T10)

TE OGH 2023-09-19 2 Ob 134/23d

Beisatz: Keine außergewöhnliche Betriebsgefahr bei verkehrsbedingter, kontrollierter und gleichmäßiger (wenngleich mit einer Verzögerung von 3 m/s²) stärkeren Betriebsbremsung. (T11)

TE OGH 2024-09-10 2 Ob 138/24v

Beisatz: Hier: Gefahrenbremsung infolge der Betätigung des Zugnotstopps (T12)

TE OGH 2025-06-03 2 Ob 76/25b

Beisatz: Hier: Keine außergewöhnliche Betriebsgefahr durch die Überschreitung der Fahrbahnmitte mit einem Sattelanhänger in einem nicht näher festgestellten Ausmaß. (T13)

European Case Law Identifier

ECLI:AT:OGH0002:1977:RS0058586