



**IM NAMEN DER REPUBLIK**

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden sowie die Hofräte Dr. Veith, Dr. E. Solé, Dr. Schwarzenbacher und Dr. Nowotny als weitere Richter in den verbundenen Rechtssachen der klagenden Partei M\*\*\*\*\* GmbH, \*\*\*\*\*, vertreten durch Dr. Reinhard Ratschiller, Rechtsanwalt in Salzburg, gegen die beklagten Parteien 1.) Hubert M\*\*\*\*\*, 2.) Q\*\*\*\*\* AG & Co KG, \*\*\*\*\*, 3.) W\*\*\*\*\* Versicherungs AG, \*\*\*\*\*, die erst- bis drittbeklagte Partei vertreten durch Dr. Kurt Wanek, Dr. Michael Kunze, Rechtsanwälte in Wien, 4.) W\*\*\*\*\* GmbH, \*\*\*\*\*, vertreten durch Freimüller Noll Obereder Pilz & Partner Rechtsanwälte GmbH in Wien, und des Nebenintervenienten auf Seiten der viertbeklagten Partei Mag. Richard H\*\*\*\*\*, vertreten durch Dr. Thomas Fried, Rechtsanwalt in Wien, wegen 25.673,20 EUR sA, über die Revision der erst- bis drittbeklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 28. Jänner 2009, GZ 12 R 146/08s-55, mit dem das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien vom 16. Mai 2008, GZ 24 Cg 90/06s-44 (hiemit verbunden 24 Cg 132/06t), bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die erst- bis drittbeklagten Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, der klagenden Partei die mit 1.042,45 EUR (darin enthalten 173,74 EUR USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

**E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :**

Am 22. 6. 2005 gegen 00:15 Uhr ereignete sich in 1120 Wien, im Bereich der Kreuzung der Altmannsdorferstraße mit der Schlöglgasse stadtauswärts unter der Südbahnbrücke ein Verkehrsunfall, bei dem ein vom Erstbeklagten gelenkter, von der zweitbeklagten Partei gehaltener und bei der drittbeklagten Partei haftpflichtversicherter LKW-Zug mit dem Teleskop-Arbeitskorb der im Eigentum der Klägerin stehenden, an die Viertbeklagte vermieteten, selbstfahrenden Arbeitsmaschine MTG 19/3, kollidierte, mit der gerade von Mitarbeitern der Viertbeklagten Wartungsarbeiten an einer an der Südbahnbrücke befestigten, beleuchteten Werbetafel durchgeführt wurden.

Der Viertbeklagten wurden diese Arbeiten an der Werbetafel mit Bescheid des Magistrats der Stadt Wien, MA 46, vom 1. 6. 2005 unter mehreren Bedingungen und Auflagen zur Absicherung, insbesondere der Aufstellung verschiedener Verkehrszeichen, bewilligt. Die Viertbeklagte hielt keine dieser Auflagen ein, sondern beschränkte sich darauf, einen Mitarbeiter mit oranger Warnweste und einer Trillerpfeife ausgestattet in einer Entfernung von rund 100 m zur Brücke dafür sorgen zu lassen, sich im für sie blockierten rechten Fahrstreifen nähernde LKW auf den daneben liegenden umzuleiten. Die Arbeitsmaschine war auf dem rechten Gehsteig abgestellt, das Abblendlicht eingeschaltet und mit orange-blinkenden Warnlampen bestückte Stützen waren ausgefahren.

Der Erstbeklagte näherte sich dem Unfallbereich auf dem rechten Fahrstreifen. Er nahm den Mitarbeiter der Viertbeklagten wahr, der mit einem Leuchtstab auf und ab deutete, erkannte aber nicht, dass dieser ihn zu einem Fahrstreifenwechsel auffordern wollte. Er reduzierte

daraufhin seine Geschwindigkeit von rund 60 km/h auf rund 47 km/h und fasste in einer Entfernung von 33 m den Entschluss zur Vollbremsung. Er kollidierte mit dem Arbeitskorb mit einer Geschwindigkeit von rund 24 km/h. Objektive Auffälligkeit des Hebekorbs bestand in einem Abstand von 30 bis 40 m. Der Erstbeklagte reagierte daher prompt, wobei eine gewisse Blendwirkung der Abblendscheinwerfer der Arbeitsmaschine zu berücksichtigen ist. Der im Arbeitskorb befindliche Nebenintervenient wurde durch Zurufe von Kollegen gewarnt, hatte aber nicht mehr genügend Zeit, um mit dem Arbeitskorb die Gefahrenzone nach oben zu verlassen.

Im Unfallbereich herrschte eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Hätte der Erstbeklagte in einer Entfernung von 100 m zur Unfallsstelle eine Geschwindigkeit von rund 50 km/h eingehalten, wäre er bei gleichem weiterem Reaktionsverlauf etwa 14 m vor der späteren Kollisionsstelle zum Stillstand gekommen.

Bei der LKW-Arbeitsmaschine handelt es sich um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine mit hydraulischem Arbeitsbühnenaufbau. Die Steuerung der Arbeitsbühne erfolgt über einen Joystick vom Arbeitskorb aus. Damit der Arbeitskorb bewegt werden kann, muss der Motor der Arbeitsmaschine laufen und müssen die seitlichen Stützen am LKW ausgefahren sein.

Die Klägerin begehrt 25.673,20 EUR sA und brachte vor, die Viertbeklagte habe die Arbeitsbühne grob schuldhaft den Bestimmungen der straßenverkehrsbehördlichen Bewilligung entgegen verwendet. Der Erstbeklagte habe eine überhöhte Geschwindigkeit eingehalten und sei unaufmerksam gewesen, sodass es zum Totalschaden der Arbeitsbühne gekommen sei.

Trotz Zahlung eines Teilschadens sei daher der Klagsbetrag offen.

Die Erst- bis Drittbeklagten wandten das Alleinverschulden der Mitarbeiter der Viertbeklagten ein. Die Baustelle sei ungesichert gewesen, die behördlichen Auflagen vernachlässigt. Deswegen habe der Erstbeklagte trotz sofortiger Bremsung die Kollision nicht verhindern können, er sei weder mit überhöhter Geschwindigkeit noch unaufmerksam gefahren. Das Fahrzeug der Klägerin sei im Betrieb gewesen, sie habe sich daher als Halterin und Eigentümerin der Arbeitsmaschine das Verschulden der beim Betrieb tätigen Personen zurechnen zu lassen. Die Erst- bis Drittbeklagten wandten eine Kompensandoforderung von 20.643,14 EUR ein.

Die Viertbeklagte brachte vor, die Arbeitsmaschine sei auf dem Gehsteig abgestellt gewesen und habe das Abblendlicht eingeschalten gehabt. Der Erstbeklagte hätte die Arbeitsmaschine daher sehen können. Zum Unfall sei es nur aufgrund der überhöhten Geschwindigkeit des Erstbeklagten gekommen, der den Anweisungen des Sicherungsposten nicht Folge geleistet habe. Die von der Viertbeklagten veranlassten Sicherungsmaßnahmen seien ausreichend gewesen.

Das Erstgericht stellte das Klagebegehren mit 13.637,20 EUR als zu Recht, die Gegenforderung als nicht zu Recht bestehend fest und gab daher dem Klagebegehren in diesem Umfang statt. Ein Begehren von 179,33 EUR wurde mangels Zulässigkeit des Rechtswegs zurückgewiesen. Das Mehrbegehren wurde abgewiesen. Die Viertbeklagte habe die bescheidgemäße Absicherung unterlassen, die kausal für das Zustandekommen des Unfalls gewesen sei. Der Erstbeklagte habe eine überhöhte Geschwindigkeit eingehalten und hätte

bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Kollision vermeiden können. Eine EKHG-Haftung der Klägerin scheidet aus, weil ihr KFZ sich nicht in Betrieb im Sinne des § 1 EKHG befunden habe, sondern als ortsgebundene Arbeitsmaschine verwendet worden sei. Da der Anteil der schädigenden Ursachen nicht bestimmbar sei, hafteten die Beklagten gemäß § 1302 ABGB solidarisch für den gesamten Schaden.

Das Berufungsgericht gab den Berufungen der Klägerin sowie der Erst- bis Drittbeklagten nicht Folge. Die Übertretung einer Geschwindigkeitsbegrenzung sei grundsätzlich geeignet das Risiko einer Kollision zu erhöhen. Der Einwand des rechtmäßigen Alternativverhaltens sei im erstinstanzlichen Verfahren nicht erhoben worden. Im Übrigen hätte der Erstbeklagte bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei gleichem Reaktionsverhalten etwa 14 m vor der Kollision zum Stillstand kommen und daher den Unfall vermeiden können. Entgegen der Berufung sei auch der adäquate Kausalzusammenhang zu bejahen. Die Arbeitsmaschine sei nicht in Betrieb im Sinne des § 1 EKHG gewesen, sondern zufolge Fixierung durch Auslegestützen zu einer ortsgebundenen Arbeitsmaschine geworden. Letztlich sei auch eine in erster Instanz ebenfalls nicht behauptete Verletzung der Schadensminderungspflicht nicht anzunehmen und die Anwendung des § 273 ZPO für die Ermittlung der Höhe des Verdienstentgangs rechens.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der erst- bis drittbeklagten Parteien. Über ihren Antrag gemäß § 508 Abs 1 ZPO erklärte das Berufungsgericht die ordentliche Revision für zulässig, weil keine oberstgerichtliche Rechtsprechung zur Gefährdungshaftung nach § 1 EKHG vorliege, wenn eine

ortsgebundene Arbeitsmaschine verkehrswidrig abgestellt sei.

Die klagende Partei beantragt in ihrer Revisionsbeantwortung die Revision als unzulässig zurückzuweisen, in eventu ihr keine Folge zu geben.

Die Revision ist zulässig, aber nicht berechtigt.

Geltend gemacht wird, dass es keine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs zur Frage gäbe, ob durch im Sinne von § 14 Abs 1 und § 99 Abs 1 KFG an einem Kraftwagen zwingend angebrachte Scheinwerfer und deren Aktivierung eine kraftfahrzeugstypische Gefahrenquelle durch Blendwirkung entstehe, die das Fahrzeug als in Betrieb im Sinne des EKHG befindlich qualifizieren lasse. Auch sei das Berufungsgericht insofern von der Judikatur des Obersten Gerichtshofs abgewichen, als nach dieser verkehrswidrig abgestellte Kraftfahrzeuge, die andere Verkehrsteilnehmer gefährden, als in Betrieb befindlich einzustufen seien. Hier sei das Klagsfahrzeug verbotswidrig am Gehsteig so aufgestellt worden, dass sein Abblendlicht entgegenkommende Fahrzeuge geblendet habe. Die Verwendung des mit dem Fahrzeug fest verbundenen Hydraulikschwenk- und Hebearms bei laufendem LKW-Motor bewirke eine Orts- bzw Positionsveränderung der im Arbeitskorb befindlichen Personen, die keinen außerhalb des Fahrzeugs gelegenen Arbeitsvorgang darstelle. Nach 2 Ob 172/67 sei ein Kraftfahrzeug, das mit Hilfe seiner motorischen Kraft außer der reinen Fortbewegung auch andere Funktionen erfüllen könnte, bei Betätigung dieser Funktionen als in Betrieb anzusehen. Auch in 8 ObA 287/94 habe der Oberste Gerichtshof bei einem Unimog mit Sonderausstattung die Betätigung der Seilwinde als in Betrieb qualifiziert.

1. „Beim Betrieb“ im Sinne des § 1 EKHG:

Der Begriff „beim Betrieb“ ist dahin zu bestimmen, dass entweder ein innerer Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr oder, wenn dies nicht der Fall ist, ein adäquat ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs bestehen muss (RIS-Justiz RS0022592). Notwendig ist ein zeitlicher, örtlicher und innerer Zusammenhang mit der einem Kraftfahrzeug eigentümlichen Betriebsgefahr. Der Unfall muss also mit einem jener Umstände zusammenhängen, die die Gefährlichkeit der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs ausmachen und derentwegen die verschuldensunabhängige Haftung festgesetzt ist (4 Ob 578/95 = RIS-Justiz RS0022592 [T7]). Der Begriff des Betriebs im Sinne des § 1 EKHG darf nach der Judikatur nicht bloß vom maschinentechnischen Standpunkt aus erfasst werden, sondern ist unter dem Gesichtspunkt der verkehrstechnischen Auffassung zu erweitern. Diese ausdehnende Auslegung hat zur Folge, dass auch von Kraftfahrzeugen, die sich nicht in Bewegung befinden und deren Motor abgestellt ist, eine Betriebsgefahr ausgehen kann. Maßgebend ist, ob der Unfall mit der verkehrstechnischen Gefährlichkeit eines Kraftfahrzeugs im ursächlichen Zusammenhang steht (RIS-Justiz RS0058385; RS0106784).

So wurde bereits ausgesprochen, dass das Abstellen eines Kraftfahrzeugs auf einer Stelle der Straße, wohin es mit Maschinenkraft bewegt wurde, für eine von vornherein begrenzte, kurze Zeitspanne und die allenfalls dabei erforderliche Sicherung gegen Abrollen zum Betrieb eines Fahrzeugs gehört, der nicht schon durch das Abschalten des Motors beendet wird (RIS-Justiz RS0058330).

Andererseits besteht nach der Judikatur aber



keine Halterhaftung, wenn ein Kraftfahrzeug als ortsgebundene Arbeitsmaschine verwendet wird (RIS-Justiz RS0058229). Maßgebend ist nicht nur die Aufhebung der Fahrbarkeit der Arbeitsmaschine, sondern die Betätigung der Motorkraft des Fahrzeugs für einen Arbeitsvorgang, der mit den für das Kraftfahrzeug typischen Funktionen in keinem Zusammenhang steht (RIS-Justiz RS0058248 [T4]). Wurde zum Beispiel ein Kran erst an Ort und Stelle auf dem Kraftfahrzeug aufgebaut und vor seiner Inbetriebnahme durch das Ausfahren der Stützen am Boden fixiert, sodass die Fahrbarkeit der Arbeitsmaschine aufgehoben wurde, und dient die Kranbetätigung nicht der Beladung oder Entladung des Fahrzeugs sondern einem Arbeitsvorgang außerhalb desselben, steht die Verwendung nicht einmal mehr im entfernten Zusammenhang mit der Tätigkeit eines Kraftfahrzeugs, sondern entspricht der einer ortsgebundenen Arbeitsmaschine, auf die das EKHG nicht anzuwenden ist (RIS-Justiz RS0058248 [T1]). Dagegen handelt es sich beim Be- und Entladen eines LKWs mittels eines auf dem LKW montierten Krans um einen mit den typischen Funktionen eines Kraftfahrzeugs zusammenhängenden Arbeitsvorgang, wie dies auch der neueren Judikatur des erkennenden Senats entspricht (2 Ob 204/08a, 2 Ob 214/08x).

Zwar hat der Oberste Gerichtshof in der von der Revision zitierten Entscheidung 2 Ob 172/67 = SZ 40/80 ausgesprochen, dass ein stehendes Fahrzeug auch dann in Betrieb ist, wenn der auf dem Kraftfahrzeug montierte Hebekranmechanismus durch Umkupplung vom Motor des Kraftfahrzeugs betrieben wird, weil eine Betriebseinheit besteht. Kraftfahrzeuge, die kraft ihres motorischen Antriebs und ihrer speziellen Einrichtung auch andere Arbeitsvorgänge leisten könnten, seien von der verschärften Haftung des

EKHG nicht auszunehmen, weil gerade von derartigen Kraftfahrzeugen nicht selten eine erhöhte Gefahr für den übrigen Verkehr ausgehe. Sachverhaltsmäßig lag dieser Entscheidung aber die Beladung eines LKWs mit Baumstämmen durch einen mit der Motorkraft des LKWs betriebenen Hebekranmechanismus zugrunde. Damit handelte es sich also nicht um einen Arbeitsvorgang außerhalb der für das Kraftfahrzeug typischen Funktionen.

Hier dagegen ist kein Be- oder Entladevorgang zu beurteilen, sondern diene die Betätigung der Motorkraft des Fahrzeugs - bei Aufhebung der Fahrbarkeit durch Ausfahren der Stützen und Waagrechtstellung des LKWs - einem Arbeitsvorgang, der mit der Nutzung als Kraftfahrzeug nicht im Zusammenhang stand.

Die von den Revisionswerbern zitierte Entscheidung 8 ObA 287/94 vermag ihren Standpunkt deshalb nicht zu stützen, weil der dort eingesetzte Unimog jederzeit und ohne Schwierigkeit von der einen Tätigkeit (Fortbewegung) auf die andere (Seilwinde) übergehen konnte, wohingegen hier die Fahrbarkeit durch Einsatz der Stützen (und Waagrechtstellung des KFZ) gerade außer Funktion gesetzt werden musste, um den Arbeitskorb verwenden zu können.

## 2. Zur Frage des eingeschalteten Abblendlichts:

Wie die Revisionswerber darlegen, muss nach § 14 Abs 1 KFG jeder Kraftwagen ua mit Abblendlichtscheinwerfern ausgestattet sein. Dieses Licht soll, ohne andere Straßenbenutzer zu blenden oder mehr als unvermeidbar zu stören, die Fahrbahn vor dem Fahrzeug ausreichend beleuchten und dient nach § 99 Abs 1 KFG unter anderem dazu, anderen Straßenbenutzern das Fahrzeug erkennbar zu machen, das richtige Abschätzen seiner Breite

zu ermöglichen und die Straße ausreichend zu beleuchten.

In diesem Sinne mag das Abblendlicht für ein KFZ typisch sein. Die Beleuchtung eines auf einem Gehsteig abgestellten KFZ, das als ortsgebundene Arbeitsmaschine verwendet wird, steht aber - ebenso wie die Beleuchtung eines jeden sonstigen dort befindlichen Gegenstands - in keinem inneren Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr oder in adäquat ursächlichem Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang.

3. Zur Frage des verkehrswidrig abgestellten KFZ:

Richtig ist, dass sich nach der Judikatur bei einem Unfall mit einem verkehrswidrig abgestellten KFZ dessen Betriebsgefahr verwirklicht (2 Ob 174/06m = RIS-Justiz RS0022592 [T15]), während grundsätzlich bei einem in verkehrstechnischer Hinsicht ordnungsgemäß geparkten KFZ keine Betriebsgefahr angenommen werden kann (2 Ob 243/98v = RIS-Justiz RS0022592 [T8]).

Im vorliegenden Fall wurde aber der LKW als ortsgebundene Arbeitsmaschine für einen Arbeitsvorgang außerhalb der typischen Funktionen eines Kraftfahrzeugs verwendet. Wo er bei diesem Vorgang konkret aufgestellt war, ist nicht relevant. Ebenso wie bei einer Aufstellung auf der Fahrbahn selbst ein Betrieb im Sinne des § 1 EKHG zu verneinen wäre, gilt dies auch für die Abstellung auf dem Gehsteig.

4. Zur Relevanz der überhöhten Geschwindigkeit:

Letztlich meinen die Revisionswerber, es liege eine zeitliche und örtliche „Unterbrechung dieses Kausalzusammenhangs“ zwischen der Geschwindigkeitsüberschreitung und dem Unfallgeschehen

vor. Sie verweisen auf 8 Ob 290/79, wo der Zusammenhang zwischen der Überschreitung einer für einen bestimmten Bereich festgesetzten Höchstgeschwindigkeit und einem außerhalb dieses Bereichs erfolgten Verkehrsunfall verneint worden sei (vgl RIS-Justiz RS0023590, RS0023074).

Hier wäre der Unfall vermeidbar gewesen, wenn der Erstbeklagte bei gleichem Reaktionsverlauf eine Ausgangsgeschwindigkeit im Bereich der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingehalten hätte. Nach den Feststellungen ist die zur Kollision führende Bremsung allerdings nicht unmittelbar aus der überhöhten Geschwindigkeit heraus erfolgt, sondern lag dazwischen eine Strecke, in der der Erstbeklagte seine Geschwindigkeit um etwas mehr als 10 km/h verringerte, bevor er sich zur Vollbremsung entschloss.

Der Vorwurf der Vermeidbarkeit der Kollision bei Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit kann dem Erstbeklagten daher nur gemacht werden, wenn gleichzeitig unterstellt wird, dass er zu einem gleichen Reaktionsverlauf auch bei geringerer Ausgangsgeschwindigkeit verpflichtet gewesen wäre. Hätte der Erstbeklagte dagegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die in etwa der tatsächlichen Bremsausgangsgeschwindigkeit entspricht, bis zum Bremsentschluss rund 33 m vor der Kollisionsstelle einhalten dürfen, könnte ihm die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit in einem früheren Zeitpunkt der Annäherung nicht zum Vorwurf gemacht werden.

Nach der Judikatur ist die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur unter günstigsten Bedingungen gestattet (RIS-Justiz RS0082747). Dies gilt zum Beispiel nicht bei Dunkelheit, Sichtbehinderung und ähnlichen Umständen (RIS-Justiz RS0082747 [T5 und T6]).

Auch wenn ein Fahrzeuglenker eine unklare Verkehrslage wahrnimmt, hat er seine Geschwindigkeit der Situation sofort anzupassen, das heißt in der Regel herabzusetzen, und zwar soweit, dass es ihm möglich ist, bei Erkennen eines Hindernisses vor diesem und ohne Gefährdung von Personen sein Fahrzeug anzuhalten bzw allenfalls das Hindernis zu umfahren. Auch muss der Fahrer alle Hindernisse in Betracht ziehen, mit denen zu rechnen er bei Beachtung aller gegebenen Umständen begründeten Anlass hat (RIS-Justiz RS0074601).

Abgesehen davon, dass im vorliegenden Fall unzweifelhaft Dunkelheit herrschte, lag im Hinblick auf das Verhalten des rund 100 m vor der Kollisionsstelle postierten Mitarbeiters der viertbeklagten Partei für den Erstbeklagten, der nach den Feststellungen die Gesten nicht zweifelsfrei deuten konnte, eine unklare Verkehrslage vor. Diese hätte ihn auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h dazu verpflichtet, seine Geschwindigkeit sofort anzupassen, also zumindest im Ausmaß seiner tatsächlichen Reaktion um etwas über 10 km/h (somit auf unter 40 km/h) zu verringern, bis die Verkehrslage geklärt ist. Dann hätte er aber bei gleichem Bremsentschluss und entsprechend geringerer Bremsausgangsgeschwindigkeit die Kollision vermeiden können. Insofern haben ihm die Vorinstanzen zu Recht die überhöhte Geschwindigkeit als adäquate, im Rechtswidrigkeitszusammenhang stehende Schadensursache zur Last gelegt.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 41 Abs 1, 50 Abs 1 ZPO.

Oberster Gerichtshof,  
Wien, am 28. September 2009  
Dr. B a u m a n n  
Für die Richtigkeit der Ausfertigung  
die Leiterin der Geschäftsabteilung: