

Univ.-Prof. Dr. Matthias Neumayr
Hofrat des Obersten Gerichtshofs

Grundsätzliches und Aktuelles zum EKHG

1. Zur Gefährdungshaftung

1.1. Verschuldenshaftung – Gefährdungshaftung – Erfolgshaftung

Im klassischen Schema setzt ein Schadenersatzanspruch neben dem **Eintritt eines Schadens** voraus, dass der Haftpflichtige (oder eine Person, für die er einzustehen hat), den Schaden **verursacht** hat. Gewöhnlich muss dazu kommen, dass sich der Schädiger nicht so verhalten hat, wie er sich hätte verhalten sollen und können. Der Verursacher muss also **rechtswidrig** und **schuldhaft**, das heißt persönlich vorwerfbar, gehandelt haben. Wegen der Haftung für Verschulden spricht man von „**Verschuldenshaftung**“ (im Vordergrund steht aber eigentlich die Rechtswidrigkeit der Handlung).

An die Stelle des Verschuldens (genauer: auch der Rechtswidrigkeit) tritt bei der **Gefährdungshaftung** die mit einer Tätigkeit, die das Gesetz erlaubt, verbundene **besondere Gefahr**: Derjenige, der sich zu seinem Nutzen einer gefährlichen Sache bedient, soll zum Ausgleich dafür auch die durch die Verwirklichung der Gefahr entstehenden Schäden tragen.

Umgelegt auf den Kfz-Bereich bedeutet das: Trotz der Gefährlichkeit und der Wahrscheinlichkeit von Unfällen ist das Fahren mit einem Kraftfahrzeug (im Folgenden: Kfz) wegen des allgemeinen Interesses an dieser Art von Verkehr erlaubt. Als Ausgleich wird aber dem **Halter** des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf ein Verschulden der Ersatz des Schadens auferlegt, wenn sich die mit der Sache verbundene Gefahr (**Betriebsgefahr**) realisiert. Der **Zweck** der Gefährdungshaftung liegt **nur im Ausgleich** des eingetretenen Schadens, nicht auch in Prävention und Sanktion. Adressat der Gefährdungshaftung ist der **Halter** (§ 5 EKHG); seine Haftung fällt nur weg, wenn der Schaden auf die Inbetriebnahme des Kfz durch eine unbefugte Person („aktiver Schwarzfahrer“) ohne den Willen des Halters zurückzuführen ist (§ 6 EKHG). An die Stelle des Halters tritt in diesem Fall der Schwarzfahrer als Adressat der Gefährdungshaftung. Daneben bleibt allerdings die Haftung des Halters bestehen, wenn er die Benutzung schuldhaft ermöglicht hat.

Den **Fahrzeuglenker**, der nicht Halter ist, kann der Geschädigte nur im Rahmen der Verschuldenshaftung in Anspruch nehmen.

Die Gefährdungshaftung ist aber **keine Erfolgshaftung**, weshalb der Halter unter gewissen Voraussetzungen (§ 9 EKHG) **ausnahmsweise von der Haftung befreit** wird.

1.2. Bedeutung der Gefährdungshaftung

Von den Haftungsausschlüssen nach den §§ 3 und 6 EKHG abgesehen, tritt die Haftung gegenüber einem geschädigten **Dritten** (zB Fußgänger oder Fahrradfahrer) immer ein,

- wenn nicht der **Entlastungsbeweis** nach § 9 EKHG erbracht werden kann.
- Im Fall eines **Mitverschuldens** des Geschädigten ist die Haftung gemindert (§ 7 EKHG).
- Im Verhältnis zu einem **anderen geschädigten Halter** richtet sich die Haftung nach der Stufenfolge des § 11 EKHG, wobei das Verschulden (genauer: Sorgfaltswidrigkeit) eine maßgebliche Rolle spielt.

Verglichen mit der hohen Anzahl an Verkehrsunfällen ist die Bedeutung des EKHG in der zivilrechtlichen Praxis **nicht allzu hoch**. Der Grund liegt hauptsächlich darin, dass aus der Übertretung von für den (Straßen-)Verkehr geltenden Schutzgesetzen der Vorwurf einer Sorgfaltswidrigkeit abgeleitet wird, sodass sich ein Geschädigter in der Regel auf die für ihn **günstigere Verschuldenshaftung** berufen kann, die neben dem EKHG aufrechterbleibt.

So hat der Halter nach allgemeinen Regeln

- für eigenes Verschulden einzustehen (etwa wenn er einem Alkoholisierten das Steuer überlässt),¹
- weiters haftet er nach § 19 Abs 2 EKHG für das Verschulden von „Betriebsgehilfen“ und
- unter Umständen auch für einen Schwarzfahrer (§ 6 EKHG).

Die **große Bedeutung der Verschuldenshaftung** zeigt sich auch darin, dass die Rechtsprechung bei beiderseitigem Verschulden der Beteiligten die Schadensteilung in der Regel allein nach dem Ausmaß des Verschuldens vornimmt und eine **mitwirkende gewöhnliche Betriebsgefahr** – also die vom normalen und ordnungsmäßigen Betrieb ausgehende Gefahr – außer Betracht lässt.² Dagegen wird nach der einhelligen Rechtsprechung eine (nicht durch das schuldhafte Verhalten eines Beteiligten verursachte) außergewöhnliche Betriebsgefahr nicht völlig vom Verschulden eines Beteiligten verdrängt.³

2. Maßgebliche Begriffe

2.1. Unfall beim Betrieb eines Kfz

2.1.1. Begriff des Kfz und Analogien

Für den Anwendungsbereich des EKHG definiert § 2 Abs 2 die haftungsauslösende Gefahr Kfz mittels Verwei-

sung auf die Definition in § 2 Abs 1 Z 1 KFG („*ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch frei gemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird*“). Vom Anwendungsbereich des EKHG ausgenommen sind Fahrzeuge, die auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschreiten können. Auf die beim Unfall tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit kommt es für die Haftung nach dem EKHG nicht an.

Die Haftung nach dem EKHG hängt weder davon ab, ob das Kfz zum Verkehr zugelassen ist,⁴ noch davon, ob sich der Unfall auf einer öffentlichen Straße zugetragen hat.⁵

Mangels Bestimmung zur Verwendung oder tatsächlicher Verwendung auf Straßen sind nach der Rechtsprechung **keine Kfz**: Planiertrappen,⁶ Rasenmähtraktoren,⁷ Go-Karts⁸ und Fahrzeuge in Autodromanlagen.⁹ Anhänger sind mangels eigener Antriebsquelle keine Kfz.¹⁰ Dagegen gelten beispielsweise Mopeds, Radlader oder selbstfahrende Straßenbaumaschinen, wenn sie ihrem Zweck nach auch zum Verkehr auf Straßen bestimmt sind, als Kfz.

Die Frage der Möglichkeit einer **analogen Anwendung** der Gefährdungshaftungsregeln auf nicht von § 2 EKHG erfasste potenziell gefährliche Sachen und Betriebe wird von der ganz herrschenden Ansicht grundsätzlich **bejaht**, wenn auch letztlich fast immer eine Gefährdungshaftung verneint wird. Bei **Pistenfahrzeugen** kommt eine Gefährdungshaftung dann in Betracht, wenn solche Fahrzeuge auf einer allgemein zugänglichen Piste eingesetzt werden, weil dadurch eine dem Verkehr auf öffentlichen Straßen vergleichbare Gefahrenlage geschaffen wird.¹¹ Der OGH hat die entscheidende Frage der analogen Anwendung des § 2 EKHG bis zuletzt offengelassen, weil er – über umstrittenes **Hinaufschrauben der Sorgfaltsanforderungen** – mit Verschuldenshaftung argumentiert.¹²

2.1.2. Betrieb – Betriebsgefahr

Die Gefährdungshaftung setzt voraus, dass sich die mit der gefährlichen Sache verbundene Gefahr *bei* (und nicht: durch) deren Betrieb verwirklicht hat. Diese **Betriebsgefahr** hängt vor allem mit Geschwindigkeit, Masse, Schwierigkeiten beim Ausweichen und dem Versagen von Bremsen und Lenkung zusammen.¹³

In Bezug auf die **Gefährlichkeit eines Kfz** geht die Rechtsprechung in erster Linie von einem „maschinentechnischen Ansatz“ aus und erweitert diesen um die spezifische „verkehrstechnische Gefährlichkeit“,¹⁴ die in der Beteiligung am Verkehrsgeschehen liegt; schon davon gehen besondere Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer aus.

Ohne Zweifel „*beim Betrieb*“ ereignet sich ein Unfall, wenn sich das Kfz **aufgrund eigener Motorkraft in Bewegung** befindet. Im Sinne des verkehrstechnischen Ansatzes können auch Fahrzeuge, die ohne Motorkraft **bewegt** werden, in Betrieb sein, etwa abrollende, auf eisiger Fahrbahn ab-

rutschende oder angeschobene Kfz und Fahrzeuge, die sich selbst in Bewegung gesetzt haben.¹⁵ Beim sich bewegenden Fahrzeug umfasst der Begriff des Unfalls beim Betrieb auch den **Verlust von Betriebsmitteln**, Ladegut oder Fahrzeugbestandteilen.

Eine eigentümliche Gefahr kann nach der jüngeren Rechtsprechung auch von einem **stehenden Kfz** ausgehen, selbst wenn der Motor abgestellt ist, etwa wenn es durch eine Panne auf einem Fahrstreifen der Autobahn liegen bleibt¹⁶ oder auf dem einzigen Richtungsfahrbahnstreifen eines Autobahntunnels angehalten wird.¹⁷ Das **verkehrsbedingte vorübergehende Anhalten** (zB staubbedingt in einer Kolonne oder vor einer Ampel) hebt den „Betrieb“ keinesfalls auf.¹⁸

Zum Betrieb gehören auch

- das Einsteigen in das Kfz und das Aussteigen,
- das Auftanken,¹⁹
- eine Explosion von durch überhitzte Bremsen in Brand geratenen Reifen,²⁰
- das Abbrennen eines Kfz aufgrund eines unfallbedingten Kurzschlusses²¹ und
- das An- und Abkuppeln eines Anhängers.²²

Keine Betriebsgefahr geht in der Regel von einem ordnungsgemäß abgestellten und so versorgten Fahrzeug aus, dass es sich nicht selbsttätig in Gang setzen kann.²³ Dagegen wird ein **verkehrswidrig abgestelltes Fahrzeug** als noch im Betrieb stehend angesehen,²⁴ etwa wenn es in die Fahrbahn ragt und zum Ausweichen zwingt. Von einem ordnungsgemäß abgestellten Fahrzeug geht ausnahmsweise eine Betriebsgefahr aus, wenn zB als Nachwirkung des Betriebs Betriebsmittel oder flüssiges Ladegut austreten²⁵ oder wenn ein einspuriges Fahrzeug umfällt.

Be- und Entladevorgänge eines Kfz fallen dann unter den Betriebsbegriff, wenn sich dabei eine für das Kfz spezifische Gefahr verwirklicht (Gefährdungszusammenhang), vor allem wenn der Unfall durch motorisch bewegte Fahrzeugteile („Betriebseinheit“) wie eine Laderampe, einen Hebekran oder eine Pumpvorrichtung eintritt.²⁶ Beim **Abschleppen** ereignet sich ein Unfall nach der jüngeren Rechtsprechung in der Regel – auch bei einer Kollision des geschleppten Fahrzeugs – beim Betrieb des schleppenden Fahrzeugs.²⁷ Das abgeschleppte Fahrzeug befindet sich nur dann in Betrieb, wenn von ihm eine eigenständige Betriebsgefahr ausgeht,²⁸ etwa wenn es aufgrund einer Unachtsamkeit des Lenkers auf das schleppende Fahrzeug auffährt²⁹ oder wenn es sich losreißt und unkontrolliert weiterrollt. Diese Grundsätze gelten im Wesentlichen für das Fahren mit Anhängern: Schäden, die vom Anhänger herbeigeführt werden, werden der Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs zugerechnet („Betriebseinheit“).³⁰

2.2. Haftung des Halters

§ 5 EKHG bestimmt als haftpflichtige Person – ohne nähere Definition – den „**Halter**“, das ist diejenige Person, die das Fahrzeug (willentlich) **auf eigene Rechnung und Gefahr betreibt**.³¹ Dies setzt wiederum voraus, dass ihr – mit einer gewissen Dauerhaftigkeit³² – die freie Verfügung über das Fahrzeug zukommt.³³ Die Haltereigenschaft ist nach **objektiven Gesichtspunkten** zu beurteilen,³⁴ unabhängig davon, welcher Anschein nach außen besteht³⁵ und welche Ansicht eine als Halter in Betracht kommende Person selbst vertritt.³⁶ Der Halter muss nicht der Eigentümer sein oder derjenige, auf den das Fahrzeug zugelassen ist.³⁷ Im Fall der Veräußerung des Fahrzeugs geht die Haltereigenschaft – unabhängig von den Vereinbarungen zu den Rechtsverhältnissen (zB Eigentumsvorbehalt, Aufrechterhalten der Zulassung) – regelmäßig **mit der Übergabe auf den Erwerber** über.

Bis vor Kurzem herrschte in der Rechtsprechung – wenn auch die Mehrzahl der Entscheidungen bereits älteren Datums ist³⁸ – die Ansicht vor, dass der **Inhaber einer Werkstätte** für die Reparaturdauer anstelle des Auftraggebers zum Halter wird. Zu Recht hat der OGH diese Rechtsprechung vor Kurzem aufgegeben.³⁹

3. Anwendung der „reinen“ Gefährdungshaftung

Das EKHG unterscheidet zwischen

- dem Fall der Beteiligung mehrerer Kfz am Unfall (§ 11 EKHG) und
- der Haftung des Kfz-Halters gegenüber einem unbeteiligten Dritten (§ 9 EKHG).

3.1. Geschädigter ist ein nicht der Gefährdungshaftung unterliegender Dritter

Die Haftungsbestimmungen der §§ 7 und 9 EKHG kommen dann zur Anwendung, wenn es sich beim Geschädigten um eine Person handelt, von der **keine Gefährdungstatbestände** im Sinne des § 1 EKHG ausgehen, wie zB Fußgänger, Radfahrer oder Insassen eines Fahrzeugs. Anders als bei der Ausgleichsregel des § 11 EKHG kommt es bei der Halterhaftung nach § 9 EKHG im Wesentlichen darauf an, ob dem beteiligten Halter des Kfz der **Entlastungsbeweis** gelingt. Nicht aufgeklärte Umstände, Unklarheiten über Ursachen und Umstände hinsichtlich der Einzelheiten des Unfallgeschehens gehen immer zulasten des Halters. Bei mehreren möglichen Versionen des Unfallgeschehens ist daher im Zweifel von der für den Fahrzeughalter ungünstigen Voraussetzung auszugehen.⁴⁰

3.1.1. Voraussetzungen des Entlastungsbeweises nach § 9 EKHG

Der den Freibeweis normierende § 9 EKHG ist sowohl in systematischer als auch inhaltlicher Hinsicht kompliziert

gestaltet. Sehr vereinfacht kann daraus abgeleitet werden, dass der Halter haften soll:

- für einen Fehler in der Beschaffenheit und für das Versagen der Verrichtungen und
- immer dann, wenn in seiner Sphäre ein Sorgfaltsverstoß vorliegt, und sei er auch nur ganz gering.

Umgekehrt gesprochen soll die Haftungsbefreiung nach § 9 EKHG eintreten, wenn in der Sphäre des Haftpflichtigen **kein Mangel vorhanden** ist. Trotz fehlenden Mangels in dieser Sphäre soll die Haftung allerdings dennoch eintreten, wenn der Unfall unmittelbar auf die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöste **außergewöhnliche Betriebsgefahr** zurückzuführen ist.

Der Halter haftet also bei **gewöhnlicher Betriebsgefahr**, soweit ein Mangel in seiner Sphäre (entweder ein Sorgfaltsverstoß oder ein Fehler in der Beschaffenheit oder Versagen der Einrichtungen) vorliegt. Bei Auslösung des Unfalls von außen durch eine **außergewöhnliche Betriebsgefahr** haftet der Betriebsunternehmer bzw Halter auch ohne einen solchen Mangel.

3.1.2. Prüfreiienfolge nach § 9 EKHG

Bei der Prüfung der Haftungsbefreiung nach § 9 EKHG empfiehlt sich folgende Prüfreiienfolge:

- Liegt ein unabwendbares (siehe Punkt 3.1.3.) Ereignis vor? Wenn nein: Haftung nach dem EKHG.
- Liegt ein Fehler in der Beschaffenheit oder ein Versagen einer Verrichtung vor? Wenn ja: Haftung nach dem EKHG.
- Wurde vom Betriebsunternehmer bzw Halter und den mit seinem Willen beim Betrieb tätigen Personen die äußerst mögliche und zumutbare Sorgfalt eingehalten? Wenn nein: Haftung nach EKHG.
- Liegt eine außergewöhnliche Betriebsgefahr vor und ist diese auf das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen? Wenn ja: Haftung nach dem EKHG.
- Wird auch die letzte Frage verneint, ist der Betriebsunternehmer bzw Halter von der Haftung nach dem EKHG befreit.

3.1.3. Unabwendbares Ereignis

Wesentliches Tatbestandselement der Haftungsbefreiung nach § 9 Abs 1 EKHG ist das **Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses** (§ 9 Abs 2 EKHG). Ein solches wirkt von außen auf das Fahrzeug oder den Lenker ein und kann trotz aller erdenklichen Sachkunde und Vorsicht nicht abgewendet werden.⁴¹ Es schließt auch den engeren Begriff der höheren Gewalt (zB plötzlich auftretendes Glatteis, Steinschlag, Felssturz, plötzliche Sturmböen) mit ein.⁴² In der Praxis spielt das Tatbestandsmerkmal des unabwend-

baren Ereignisses im Vergleich zur Frage der Einhaltung der nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt eine geringe Rolle.

Beispiele für unabwendbare Ereignisse (außerhalb von höherer Gewalt) sind Unfälle aufgrund einer defekten Ampelanlage,⁴³ das Wegschleudern eines Steins trotz sorgfältiger Fahrweise⁴⁴ oder krass verkehrswidrige Verhaltensweisen Dritter.⁴⁵ Eine unvorhergesehene Ohnmacht oder Bewusstseinsstörung des Lenkers bildet dagegen kein unabwendbares Ereignis.⁴⁶ Auch das **Verhalten eines Tieres** kann die Unabwendbarkeit eines Ereignisses begründen, selbst wenn es durch den Betrieb des Fahrzeugs veranlasst wurde (zB Motorlärm). Typische Fälle sind solche, in denen ein Tier unerwartet auf die Fahrbahn gelangt⁴⁷ oder in denen ein Lenker von einem Insekt ins Auge gestochen wird.⁴⁸ Zu beachten ist aber, dass – so wie etwa im letztgenannten Fall – die Annahme einer außergewöhnlichen Betriebsgefahr das unabwendbare Ereignis ausschließt.

Auch wenn ein unabwendbares Ereignis vorliegt, haftet der Betriebsunternehmer oder Halter, wenn der Unfall durch einen **Fehler in der Beschaffenheit oder durch ein Versagen der Vorrichtungen** hervorgerufen wurde.⁴⁹ Erfasst werden im Wesentlichen **technische Defekte**,⁵⁰ wobei der Grund unerheblich ist.⁵¹ Beispiele für **Fehler in der Beschaffenheit** sind etwa ein Reifenschaden⁵² oder die zu wenig feste Verankerung einer Scheibe eines Omnibusses.⁵³ Ein „**Versagen der Vorrichtungen**“ liegt vor, wenn ein Teil aufgrund eines technischen Mangels diejenige Funktion, die ihm im Betrieb zukommt, nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt,⁵⁴ etwa bei einem **Versagen der Lenkung oder der Bremsen**⁵⁵ oder der Beleuchtung, nicht aber darin, dass die Bremsen auf vereister Fahrbahn nicht greifen.

Die in der Praxis **wichtigste Voraussetzung** für die Annahme der Unabwendbarkeit eines Ereignisses ist die **Einhaltung der gebotenen Sorgfalt** durch den Halter und die mit seinem Willen beim Betrieb tätigen Personen. Der Maßstab des § 9 Abs 2 EKHG geht über die Verschuldenshaftung insofern hinaus, als

- auf einen objektiven Sorgfaltsmaßstab abgestellt wird („gebotene Sorgfalt“⁵⁶) und
- nicht nur die Einhaltung der gewöhnlichen Verkehrs-sorgfalt, sondern die eines **besonders sorgfältigen und sachkundigen Kraftfahrers** etc gefordert wird, der besonders aufmerksam, geistesgegenwärtig und umsichtig agiert und auch die Möglichkeit ungeschickten Verhaltens anderer Personen einberechnet.⁵⁷

In diesem Sinn betont die ständige Rechtsprechung, dass § 9 Abs 2 EKHG nicht nur die Einhaltung durchschnittlicher Sorgfalt, sondern die Beachtung der äußersten nach den Umständen des Falles möglichen und zumutbaren Sorgfalt verlangt,⁵⁸ die nicht erst in der Gefahrenlage einsetzt. Von vornherein muss alles vermieden werden, was zur Entstehung einer gefahrenträchtigen Situation führen könnte.⁵⁹ Allerdings hebt die Rechtsprechung auch hervor, dass die Sorgfaltspflicht nicht überspannt werden dürfe, damit eine

Erfolgshaftung vermieden wird.⁶⁰ Maßgeblich ist eine *Ex-ante*-Betrachtung.⁶¹ Auch eine abstrakt mögliche Gefahrenquelle muss nicht einberechnet werden,⁶² wohl aber die aufgrund der Umstände naheliegende Möglichkeit eines unrichtigen oder ungeschickten Verhaltens anderer,⁶³ wenn auch dieser Aspekt nicht generalisiert werden kann.

Bei der Haftung für Kfz spielt in der Praxis die Einhaltung einer **recht hohen Geschwindigkeit** im Zusammenhang mit einer potenziellen Gefahrensituation eine große Rolle, speziell wenn die mögliche Gefahr durch entsprechende Beschilderung angekündigt ist (zB Kreuzung, Fußgängerübergang, Baustelle, Dämmerung, Wildwechsel, tiefe Temperaturen).⁶⁴ Angesichts von **Kindern** links und rechts der Straße ist die Geschwindigkeit zu reduzieren und ein Warnzeichen zu geben;⁶⁵ es muss aber nicht einberechnet werden, dass sich ein Kind von einem Erwachsenen losreißt, um über die Straße zu laufen. Generell muss auch nicht damit gerechnet werden, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer den **Vorrang verletzt**,⁶⁶ wohl aber dann, wenn es Anzeichen dafür gibt.⁶⁷

3.1.4. Außergewöhnliche Betriebsgefahr

Gemäß dem letzten Teil des § 9 Abs 2 EKHG wird die Unabwendbarkeit des schadenstiftenden Ereignisses auch **durch eine außergewöhnliche Betriebsgefahr ausgeschlossen**. In diesem Fall entlastet auch die Einhaltung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt nicht.⁶⁸ Die praktische Bedeutung ist relativ gering, weil in der Regel schon die Einhaltung der äußerst möglichen Sorgfalt verneint wird.

Der Begriff der außergewöhnlichen Betriebsgefahr wird im Gesetz nicht definiert und auch die in der Rechtsprechung herangezogenen Definitionen haben **wenig konkrete Aussagekraft**. Nach herrschender Ansicht ist unter der außergewöhnlichen Betriebsgefahr eine durch die gewöhnliche Betriebsgefahr hervorgerufene besondere Gefahrensituation zu verstehen, die nicht bereits regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb des Fahrzeugs verbunden ist, sondern durch das Hinzutreten besonderer, nicht schon im normalen Betrieb gelegener Umstände vergrößert wird.⁶⁹ Der **Unterschied zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Betriebsgefahr** liegt darin, dass die Gefährlichkeit, die regelmäßig und notwendig mit dem Betrieb eines Kfz verbunden ist, dadurch vergrößert wird, dass besondere Gefahrenmomente hinzutreten, die nach dem normalen Verlauf der Dinge nicht schon deshalb vorliegen, weil ein Fahrzeug im Betrieb ist.⁷⁰ Fehlende Beherrschbarkeit des Vorgangs ist zwar keine notwendige Voraussetzung; liegt sie aber vor, wird regelmäßig auf eine außergewöhnliche Betriebsgefahr geschlossen.⁷¹

Typische Beispiele für eine außergewöhnliche Betriebsgefahr im Kfz-Verkehr sind das Verreißen,⁷² das Schleudern⁷³ oder das Rutschen des Fahrzeugs.⁷⁴ Nicht ganz eindeutig wird in der Rechtsprechung der Fall abgehandelt, dass ein Fahrzeug auf der Autobahn ein Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer darstellt. Im bloß verkehrsbe-

dingten Anhalten liegt noch keine außergewöhnliche Betriebsgefahr.⁷⁵ Allerdings wurde im Aufgeschoben-Werden eines stehenden Fahrzeugs auf das davor befindliche Fahrzeug im Zuge eines Auffahrunfalls eine außergewöhnliche Betriebsgefahr gesehen,⁷⁶ weiters im Stillstand des Fahrzeugs in betriebsunfähigem Zustand ganz oder teilweise auf einem Fahrstreifen einer Autobahn.⁷⁷ Der außergewöhnlichen Betriebsgefahr zugeordnet wird auch die Unkontrollierbarkeit des Fahrzeugs durch schwere Alkoholisierung des Lenkers.⁷⁸

Keine außergewöhnliche, sondern nur gewöhnliche Betriebsgefahr liegt in der Einhaltung einer überhöhten Geschwindigkeit⁷⁹ oder beim Blockieren der Gegenfahrbahn im Zuge des Einbiegevorgangs.⁸⁰

3.1.5. Mitverschulden des Geschädigten (§ 7 EKHG)

Gelingt der Entlastungsbeweis nach § 9 EKHG, **entfällt die Haftung des Halters**. Die Frage eines Mitverschuldens des Geschädigten stellt sich dann nicht mehr. Gelingt der Entlastungsbeweis nicht, sieht § 7 EKHG – in sinnemäßer Anwendung des § 1304 ABGB – die Berücksichtigung eines **Mitverschuldens des Geschädigten** vor.

Tendenziell wird die gewöhnliche Betriebsgefahr des Fahrzeugs gegenüber einem unaufmerksamen Fußgänger oder Radfahrer mit einem Drittel angesetzt,⁸¹ mit einer gewissen Schwankungsbreite nach oben und unten, zB die Hälfte oder ein Viertel.⁸² Bei einem krassen Mitverschulden eines Radfahrers wurde die gewöhnliche Betriebsgefahr überhaupt vernachlässigt.⁸³ Auch bei Abwägung mit der Haftung des Tierhalters wurde sie mit einem Drittel angesetzt.⁸⁴

3.2. Ausgleichsanspruch nach § 11 EKHG

§ 11 EKHG regelt für den Fall, dass mehrere Kfz einen Schaden herbeigeführt haben, die Schadensverteilung und den Schadensausgleich unter den mehreren Beteiligten. § 11 Abs 1 Satz 1 EKHG trifft eine Anordnung für den inneren Schadensausgleich zwischen mehreren Beteiligten, die einem Dritten für einen Schaden ersatzpflichtig geworden sind. Bei der Verteilung der Schadenstragung sind **sowohl das Verschulden als auch die Betriebsgefahr zu berücksichtigen**. Abs 1 Satz 2 dehnt die Regelung des Abs 1 Satz 1 auf die Schadenersatzansprüche zwischen den Beteiligten aus, wenn ein Schaden durch **mehrere Fahrzeuge** verursacht wurde (§ 7 EKHG betrifft demgegenüber den Fall der Schädigung durch bloß ein Fahrzeug).

Die in § 11 Abs 1 Satz 1 EKHG für die Schadensverteilung geregelte Reihenfolge,

- inwieweit der Schaden von dem einen oder anderen Beteiligten verschuldet oder
- durch außergewöhnliche oder überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr verursacht worden ist,

bringt das Gewicht der Haftungsgründe zum Ausdruck:

- zuerst Verschulden,⁸⁵ wobei nach dem Grad des Verschuldens zu unterscheiden ist;
- danach folgt die Betriebsgefahr, wobei zwischen außergewöhnlicher und überwiegender gewöhnlicher Betriebsgefahr differenziert wird.⁸⁶

Wird ein bestimmtes Verhalten als Verschulden (genauer: Sorgfaltswidrigkeit) angerechnet, kann es nicht noch einmal aus dem Grund der Gefährdung angelastet werden.

Bei **beiderseitigem Verschulden** bleibt nach ständiger Rechtsprechung eine mitwirkende gewöhnliche Betriebsgefahr in der Regel außer Betracht.⁸⁷ In der aktuellen Praxis kommt es allein zu einer Abwägung beiderseitigen Verschuldens entsprechend den Kriterien des § 1304 ABGB.

Die **Bewertung außergewöhnlicher Betriebsgefahr** gegenüber einem Verschulden erfolgt in der Rechtsprechung einzelfallbezogen. Tendenziell wird in der jüngeren Rechtsprechung für die außergewöhnliche Betriebsgefahr eine Quote von einem Viertel gegenüber grobem Verschulden⁸⁸ und von einem Drittel gegenüber zwar nicht grobem, aber immerhin gravierendem Verschulden⁸⁹ angesetzt. Bei einem nicht gravierenden Verschulden werden beide Kriterien gleichwertig betrachtet.⁹⁰

Die außergewöhnliche Betriebsgefahr **bleibt außer Betracht**, wenn sie vom Unfallgegner selbst durch verkehrswidriges Verhalten ausgelöst wurde,⁹¹ etwa wenn sein durch lange Zeit verkehrswidrig abgestellter Bus abgeschleppt werden muss und es dabei zu einer Beschädigung kommt⁹² oder wenn der Unfallgegner, ohne zu blinken, und ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs nach links einbiegt und dadurch beim anderen Fahrzeug, das abrupt abgebremst werden muss, eine außergewöhnliche Betriebsgefahr auslöst. Wird die außergewöhnliche Betriebsgefahr des beschädigten Fahrzeugs durch schuldloses Verhalten des Unfallgegners ausgelöst, ist eine Schadensteilung 1:1 anzunehmen.⁹³

Hat jeder der Beteiligten eine außergewöhnliche Betriebsgefahr zu vertreten, ist deren Gewicht gegeneinander abzuwägen. So haben beispielsweise die Halter von zwei Fahrzeugen, die bei einem Auffahrunfall auf ein vor ihnen angehaltenes Fahrzeug aufgeschoben werden, den an diesem Fahrzeug entstandenen Schaden im Innenverhältnis je zur Hälfte zu tragen.⁹⁴ Wurde die außergewöhnliche Betriebsgefahr des einen Fahrzeugs jedoch durch die von einem anderen Fahrzeug ausgehende außergewöhnliche Betriebsgefahr hervorgerufen, so bleibt sie im Verhältnis zu diesem außer Betracht; dies gilt etwa dann, wenn der Geschädigte durch das Platzen des Reifens an einem anderen Fahrzeug und dessen Schleudern zu einem Brems- und Auslenkmanöver veranlasst wird und dabei selbst die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert.⁹⁵

Konkurrieren außergewöhnliche und gewöhnliche Betriebsgefahr, so fällt die gewöhnliche Betriebsgefahr nicht ins Gewicht, sodass derjenige Beteiligte, der die außergewöhnliche Betriebsgefahr verantwortet, grundsätzlich den ganzen Schaden zu tragen hat.⁹⁶ Wird ein Fahrzeug von

einem Dritten auf ein angehaltenes Fahrzeug aufgeschoben, bleibt die vom angehaltenen Fahrzeug ausgehende gewöhnliche Betriebsgefahr gegenüber der außergewöhnlichen Betriebsgefahr, die das aufgeschobene Fahrzeug zu vertreten hat, außer Betracht.⁹⁷

Sind **nur die gewöhnlichen Betriebsgefahren** gegeneinander abzuwägen, ist vorerst festzustellen, ob sich in der Sphäre eines der Beteiligten eine **überwiegende** gewöhnliche Betriebsgefahr verwirklicht hat.⁹⁸ Bei der Bemessung der Betriebsgefahr sind das Gewicht und der Umfang der Fahrzeuge sowie die Geschwindigkeit in der konkreten Situation, die zum Unfall geführt hat, zu berücksichtigen. Die notwendigerweise höhere (nicht überhöhte) Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeugs allein gibt aber in der Regel noch keinen Anlass für die Annahme einer überwiegenden gewöhnlichen Betriebsgefahr,⁹⁹ wohl aber nach herrschender Ansicht beispielsweise die Schienengebundenheit eines Fahrzeugs. Ebenso weisen ein Omnibus oder ein Lkw gegenüber einem Pkw regelmäßig eine höhere Betriebsgefahr auf, was sich in der Praxis in einer Schadensteilung im Verhältnis 2:1 niederschlägt. Im Verhältnis zwischen einem Pkw und einem einspurigen Fahrzeug wird auf die Umstände des Einzelfalles abgestellt. Es kann weder allgemein gesagt werden, dass die Betriebsgefahr eines Pkw höher ist als die eines einspurigen Fahrzeugs, noch dass die Betriebsgefahr eines einspurigen Fahrzeugs wegen seiner Labilität stets größer sei als diejenige eines Pkw.¹⁰⁰

Lässt sich ein **Überwiegen der Betriebsgefahr nicht feststellen**, ist der Schaden im Verhältnis von 1:1 zwischen dem Schädiger und dem Geschädigten aufzuteilen.¹⁰¹

Zusammengefasst können folgende **Faustregeln** angegeben werden:

Grobe Fahrlässigkeit / leichte Fahrlässigkeit	3 : 1
Grobe Fahrlässigkeit / gravierende Fahrlässigkeit	2 : 1
Gravierende Fahrlässigkeit / leichte Fahrlässigkeit	2 : 1
Grobe Fahrlässigkeit / außergewöhnliche Betriebsgefahr	3 : 1
Gravierende Fahrlässigkeit / außergewöhnliche Betriebsgefahr	2 : 1
Leichte Fahrlässigkeit / außergewöhnliche Betriebsgefahr	1 : 1
Leichte Fahrlässigkeit / überwiegende Betriebsgefahr	2 : 1
Fahrlässigkeit / gewöhnliche Betriebsgefahr	1 : 0
Außergewöhnliche Betriebsgefahr / gewöhnliche Betriebsgefahr	1 : 0
Überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr / gewöhnliche Betriebsgefahr	2 : 1
Gewöhnliche Betriebsgefahr / gewöhnliche Betriebsgefahr	1 : 1

4. Überblick über die jüngste Rechtsprechung zum EKHG

In einem Fall, in dem der Geschädigte, der den entkoppelt am Campingplatz aufgestellten Wohnwagen zum Ankoppeln händisch in Richtung des Zugfahrzeugs schob, stürzte, weil ein Haltegriff am Wohnwagen brach, hielt der OGH die Ansicht, dass dieser Unfall **nicht dem Betrieb des Zugfahrzeugs** zuzurechnen ist, für vertretbar und wies die Revision zurück.¹⁰²

Die **analoge Anwendung des EKHG auf ein Pistenfahrzeug** bei einem Unfall außerhalb der Lift- bzw Pistenbetriebszeit¹⁰³ lehnte der OGH ebenso ab wie auf eine Rolltreppe in einer U-Bahn-Station.¹⁰⁴

Bereits erwähnt wurde, dass der **Inhaber einer Kfz-Werkstätte** während der Reparaturdauer nicht (mehr) anstelle des Auftraggebers als Halter angesehen wird.¹⁰⁵

Den **Entlastungsbeweis** eines Straßenbahnfahrers, der gegen Ende der Grünphase in eine weiträumige Kreuzung einfuhr und vor an der Ampel stehenden Fußgängern nicht das akustische Warnsignal betätigte, obwohl er damit rechnen musste, dass diese ihrerseits schon „Grün“ hatten, sah der OGH als nicht erbracht an und teilte den Schaden im Verhältnis 2:1 zulasten des verletzten Fußgängers, der die herannahende Straßenbahn nicht beachtete.¹⁰⁶ In ähnlicher Weise wurde der Schaden im Verhältnis 3:1 zulasten eines **Fußgängers** geteilt, der den Fahrstreifen unmittelbar vor einem herannahenden Kfz betrat; auch hier wurde angenommen, dass der Kfz-Lenker den Entlastungsbeweis nicht erbracht hatte.¹⁰⁷

Nicht recht erkennbar ist die vom OGH angenommene **außergewöhnliche Betriebsgefahr**, die von einem Lkw-Zug ausgeht, der auf der eisigen ansteigenden Fahrbahn einer Bundesstraße nur äußerst langsam (mit weniger als 6,5 km/h) vorankam. Gegenüber dem gravierenden (wenn auch nicht groben) Verschulden des überholenden Pkw-Lenkers wurde die außergewöhnliche Betriebsgefahr mit einem Drittel angerechnet.¹⁰⁸ Die Entscheidung wurde kurze Zeit später wieder relativiert, indem bestätigt wurde, dass das bloß verkehrsbedingte Anhalten eines Kfz auf einer Autobahn noch keine außergewöhnliche Betriebsgefahr begründet.¹⁰⁹

Anmerkungen:

¹ OGH 11. 11. 1986, 2 Ob 65/86, ZVR 1988/31.

² OGH 24. 11. 1994, 2 Ob 76/94, ZVR 1995/125.

³ OGH 22. 11. 1995, 1 Ob 49/95, ZVR 1996/79; 20. 1. 1998, 2 Ob 57/98s, ZVR 1999/36; RIS-Justiz RS0087677.

⁴ OGH 26. 2. 1992, 2 Ob 7/92, ZVR 1992/101.

⁵ OGH 22. 12. 2004, 8 ObA 78/04k, ZVR 2005/37 (Schidoo); RIS-Justiz RS0058090.

⁶ OGH 24. 10. 1985, 8 Ob 22/85, JBI 1986, 525 = ZVR 1986/132; RIS-Justiz RS0058078.

⁷ OGH 19. 12. 1996, 2 Ob 2416/96z, ZVR 1998/18.

⁸ OGH 30. 3. 2000, 2 Ob 84/00t, ZVR 2000/63.

⁹ OGH 27. 1. 1982, 1 Ob 824/81, EvBl 1982/129.

¹⁰ OGH 1. 3. 2005, 2 Ob 301/04k; 19. 1. 2012, 2 Ob 178/11g, EvBl 2012/88 = ZVR 2013/176, 333 (Huber); RIS-Justiz RS0127606; siehe auch Kath, Sozialversicherungsrechtliches Haftungsprivileg des Dienstgebers, Pflichtversicherung von Anhängern und der Begriff des „Verkehrsmittels“, das erhöhter Haftpflicht unterliegt, ÖJZ 2012, 620.

¹¹ Vgl RIS-Justiz RS0023745.

¹² Zuletzt etwa OGH 17. 2. 2010, 2 Ob 113/09w, SZ 2010/11 = ZVR 2010/157 (Huber); 27. 1. 2011, 2 Ob 30/10s, ZVR 2012/7. In dem der OGH-Entscheidung vom 15. 9. 2004, 9 ObA 49/04b, ZVR 2005/30 (Apathy) = ZAS 2006/21 (Kerschner), zugrunde liegenden Fall hatte sich der Unfall außerhalb der Betriebszeiten in der Nacht ereignet, weshalb eine Analogie nicht in Betracht gezogen werden konnte.

¹³ RIS-Justiz RS0022640.

¹⁴ RIS-Justiz RS0058385.

¹⁵ RIS-Justiz RS0058221.

- ¹⁶ OGH 26. 9. 1972, 8 Ob 184/72, ZVR 1974/25. Die OGH-Entscheidung vom 1. 7. 1999, 2 Ob 193/99t, ZVR 2000/48, erweitert die Betriebsgefahr auf den aussteigenden Lenker, dessen Verhalten in einem unmittelbaren funktionellen Zusammenhang mit dem Fahrzeug steht.
- ¹⁷ OGH 25. 11. 1992, 2 Ob 54/92, ZVR 1993/120.
- ¹⁸ Etwa OGH 22. 2. 2001, 2 Ob 43/01i, ZVR 2001/62 (*Kletečka*); 30. 10. 2008, 2 Ob 44/08x, EvBl 2009/61 (*Apathy*) = ZVR 2009/82.
- ¹⁹ RIS-Justiz RS0058324.
- ²⁰ OGH 29. 4. 1993, 2 Ob 13/93, ZVR 1994/53.
- ²¹ OGH 9. 11. 2010, 4 Ob 146/10i, ZVR 2011/226 (*Huber*).
- ²² OGH 15. 1. 1981, 8 Ob 201/80, ZVR 1981/194.
- ²³ RIS-Justiz RS0022592 [T8].
- ²⁴ OGH 26. 4. 2007, 2 Ob 174/06m, ZVR 2008/188; RIS-Justiz RS0058385 [T5]; siehe auch A. *Gschöpf*, Ist ein stehendes Kraftfahrzeug im Betrieb? ZVR 2008, 372.
- ²⁵ OGH 22. 1. 1987, 8 Ob 54/86, ZVR 1987/126.
- ²⁶ RIS-Justiz RS0058248.
- ²⁷ RIS-Justiz RS0058334, RS0058432.
- ²⁸ RIS-Justiz RS0119556.
- ²⁹ OGH 12. 10. 2004, 1 Ob 42/04i, ZVR 2005/86 (*Rihs*).
- ³⁰ OGH 18. 10. 2000, 9 ObA 150/00z, ZVR 2001/86.
- ³¹ RIS-Justiz RS0058137.
- ³² OGH 10. 6. 2009, 2 Ob 251/08p; RIS-Justiz RS0058165, RS0058184.
- ³³ RIS-Justiz RS0058272, RS0058149 [T2].
- ³⁴ OGH 17. 10. 2003, 1 Ob 70/03f, ZVR 2005/18 (*Rihs*); RIS-Justiz RS0058149.
- ³⁵ RIS-Justiz RS0058258.
- ³⁶ RIS-Justiz RS0058149.
- ³⁷ RIS-Justiz RS0058249.
- ³⁸ Zuletzt OGH 4. 7. 1984, 8 Ob 81/83, ZVR 1985/44.
- ³⁹ OGH 25. 4. 2013, 2 Ob 192/12t, ZVR 2013/158 (*Kathrein*).
- ⁴⁰ OGH 20. 10. 2005, 2 Ob 260/04f, ZVR 2006/90 (*Kathrein*).
- ⁴¹ RIS-Justiz RS0058206.
- ⁴² RIS-Justiz RS0038642.
- ⁴³ RIS-Justiz RS0058205.
- ⁴⁴ RIS-Justiz RS0058361.
- ⁴⁵ RIS-Justiz RS0027556 (völlig unerwartet auf die Straße laufende Kinder).
- ⁴⁶ RIS-Justiz RS0058212.
- ⁴⁷ OGH 30. 10. 2003, 2 Ob 252/03b, ZVR 2004/93 (Wildschwein; außergewöhnliche Betriebsgefahr bejaht); 16. 9. 2011, 2 Ob 112/11a, ZVR 2012/91 (Reh; keine außergewöhnliche Betriebsgefahr).
- ⁴⁸ OGH 30. 9. 1965, 2 Ob 224/65, SZ 38/152 = ZVR 1966/87.
- ⁴⁹ In diesem Fall bewirkt auch die Einhaltung jeder gebotenen Sorgfalt keine Entlastung: OGH 8. 3. 2012, 2 Ob 13/12v, ZVR 2013/31 (*Huber*); RIS-Justiz RS0058244, RS0120591 [T2].
- ⁵⁰ OGH 8. 9. 2000, 2 Ob 178/99m, ZVR 2001/37 = JBI 2001, 242 (*Stefula/Thunhart*); RIS-Justiz RS0114049.
- ⁵¹ OGH 12. 10. 1995, 2 Ob 78/95, EvBl 1996/58 (*Schillift*); RIS-Justiz RS0058255.
- ⁵² OGH 12. 4. 1989, 2 Ob 13/89, ZVR 1990/89.
- ⁵³ OGH 11. 7. 1990, 2 Ob 31/90, ZVR 1991/39.
- ⁵⁴ RIS-Justiz RS0058252.
- ⁵⁵ OGH 21. 10. 1987, 8 Ob 7/87, ZVR 1988/91; 10. 1. 1989, 2 Ob 82/88, ZVR 1989/195.
- ⁵⁶ RIS-Justiz RS0107615.
- ⁵⁷ RIS-Justiz RS0058425.
- ⁵⁸ RIS-Justiz RS0058278, RS0058317, RS0058326.
- ⁵⁹ RIS-Justiz RS0058278 [T7], RS0058411.
- ⁶⁰ OGH 23. 9. 2004, 2 Ob 182/04k, ZVR 2005/106 (*Mesecke*); RIS-Justiz RS0058278 [T5].
- ⁶¹ OGH 9. 12. 1993, 2 Ob 51/93, ZVR 1995/56; RIS-Justiz RS0058216.
- ⁶² OGH 23. 5. 1990, 2 Ob 48/90, ZVR 1991/53.
- ⁶³ RIS-Justiz RS0058425; zuletzt OGH 24. 8. 2010, 2 Ob 210/09k, ZVR 2011/194 (betrunkenen Beifahrer).
- ⁶⁴ RIS-Justiz RS0022541, RS0058376, RS0075494.
- ⁶⁵ OGH 24. 9. 1998, 2 Ob 2178/96z, ZVR 1999/54.
- ⁶⁶ OGH 30. 6. 1981, 2 Ob 46/81, ZVR 1982/362.
- ⁶⁷ OGH 16. 3. 2006, 2 Ob 44/06v, ZVR 2006/177.
- ⁶⁸ OGH 14. 10. 1982, 8 Ob 178/82, ZVR 1983/202; vgl auch RIS-Justiz RS0058870.
- ⁶⁹ RIS-Justiz RS0058461, RS0058586.
- ⁷⁰ OGH 22. 11. 1995, 1 Ob 49/95; RIS-Justiz RS0058467.
- ⁷¹ OGH 11. 1. 1996, 2 Ob 98/95, SZ 69/1 = ZVR 1996/103; 30. 10. 2003, 2 Ob 252/03b; vgl auch zuletzt OGH 16. 9. 2011, 2 Ob 112/11a (Kollision mit Reh).
- ⁷² RIS-Justiz RS0058454.
- ⁷³ RIS-Justiz RS0058461 [T8].
- ⁷⁴ RIS-Justiz RS0058454 [T6].
- ⁷⁵ OGH 20. 12. 2012, 2 Ob 170/12g, Zak 2013/139.
- ⁷⁶ OGH 22. 2. 2001, 2 Ob 43/01i, ZVR 2001/62 (zustimmend *Kletečka* im Hinblick auf den Kontrollverlust).
- ⁷⁷ OGH 5. 7. 1989, 2 Ob 4/89, ZVR 1990/101; 16. 5. 2001, 2 Ob 314/00s, ZVR 2002/40; 8. 8. 2002, 2 Ob 229/01t, ZVR 2003/80; 18. 3. 2004, 2 Ob 52/04t.
- ⁷⁸ OGH 21. 12. 2000, 2 Ob 339/00t, ZVR 2002/15 = JBI 2001, 450 (*Bumberger*).
- ⁷⁹ OGH 21. 5. 1987, 8 Ob 18/87, ZVR 1988/46 (Einsatzfahrzeug fährt mit 75 km/h statt mit den erlaubten 60 km/h); zuletzt OGH 16. 9. 2011, 2 Ob 112/11a.
- ⁸⁰ OLG Linz 10. 10. 1983, 1 R 183/83, ZVR 1985/33; ähnlich OLG Innsbruck 31. 1. 2011, 4 R 5/11h, ZVR 2012/130.
- ⁸¹ OGH 22. 2. 2007, 2 Ob 7/07d, ZVR 2007/254 (*Huber*).
- ⁸² So wird bei einem Mitverschulden eines minderjährigen Fußgängers oder Radfahrers tendenziell die Betriebsgefahr etwas höher bewertet (vgl OLG Innsbruck 3. 11. 2008, 1 R 225/08k, ZVR 2009/53).
- ⁸³ OGH 23. 9. 2004, 2 Ob 182/04k.
- ⁸⁴ OGH 27. 3. 2003, 2 Ob 40/03a (Reitpferd).
- ⁸⁵ RIS-Justiz RS0026824.
- ⁸⁶ RIS-Justiz RS0058443.
- ⁸⁷ RIS-Justiz RS0058551.
- ⁸⁸ RIS-Justiz RS0058304 [T15].
- ⁸⁹ RIS-Justiz RS0058304 [T14].
- ⁹⁰ RIS-Justiz RS0123366.
- ⁹¹ RIS-Justiz RS0058304 [T11].
- ⁹² OGH 12. 10. 2004, 1 Ob 42/04i.
- ⁹³ OGH 11. 2. 1982, 8 Ob 294/81, ZVR 1983/1.
- ⁹⁴ OGH 22. 2. 2001, 2 Ob 43/01i.
- ⁹⁵ OGH 15. 10. 1998, 2 Ob 2341/96w, ZVR 1999/120; RIS-Justiz RS0110986.
- ⁹⁶ OGH 24. 4. 1990, 2 Ob 46/90, ZVR 1991/40; 8. 3. 2012, 2 Ob 6/12i, Zak 2012/227.
- ⁹⁷ Teilweise anders die in der Lehre insoweit zutreffend kritisierte OGH-Entscheidung vom 22. 2. 2001, 2 Ob 43/01i.
- ⁹⁸ RIS-Justiz RS0058418.
- ⁹⁹ OGH 23. 6. 1983, 8 Ob 4/83, ZVR 1984/244; RIS-Justiz RS0058626.
- ¹⁰⁰ RIS-Justiz RS0058619.
- ¹⁰¹ RIS-Justiz RS0058632.
- ¹⁰² OGH 11. 10. 2012, 2 Ob 186/12k, Zak 2012/769.
- ¹⁰³ OGH 11. 10. 2012, 2 Ob 119/12g, Zak 2012/796.
- ¹⁰⁴ OGH 13. 9. 2012, 8 Ob 84/12d, JBI 2013, 49 = ZVR 2013/43.
- ¹⁰⁵ OGH 25. 4. 2013, 2 Ob 192/12t.
- ¹⁰⁶ OGH 25. 4. 2013, 2 Ob 68/13h, Zak 2013/366.
- ¹⁰⁷ OGH 7. 8. 2012, 2 Ob 73/12t, Zak 2012/673.
- ¹⁰⁸ OGH 7. 8. 2012, 2 Ob 181/11y, ZVR 2013/28.
- ¹⁰⁹ OGH 20. 12. 2012, 2 Ob 170/12g.

Korrespondenz:
 Univ.-Prof. Dr. Matthias Neumayr
 Hofrat des Obersten Gerichtshofs
 Fachbereich Privatrecht, Universität Salzburg
 Churfürststraße 1, 5020 Salzburg
 Tel.: 0662 / 8044-3408
 E-Mail: matthias.neumayr@sbg.ac.at