universität innsbruck
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Schadensersatzpflicht nach österreichischem Rechte

Randa, Anton Ritter von

Wien, 1907

Anhang. Die Haftpflicht für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen

urn:nbn:at:at-ubi:2-9494

Anhang.

Die Haftpflicht für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.[1]

Über die Haftpflicht für die im Betriebe von Kraftfahrzeugen (Automobile und Motorräder) verursachten Schäden enthält die bisherige Gesetzgebung in Österreich und Deutschland keine besonderen Bestimmungen.[2] Die Ersatzpflicht ist daher nach dem allgemeinen bürgerlichen Recht zu beurteilen, das heißt, nur derjenige, dem ein Verschulden beim Betriebe nachgewiesen werden kann, ist zum Ersatz des angerichteten Schadens verpflichtet (§§ 1295 flg.). Die schärfere Haftpflicht der Eisenbahnen (Gesetze vom 5. März 1869 und 12. Juli 1902) bezieht sich auf Kraftfahrzeuge nicht. Dieser Zustand ist bei der zunehmenden Verbreitung der Automobile und Motorräder und bei der stetig steigenden Zahl der zum Teile schweren Unfälle (1905 366, 1906 700 nur bei Automobilen) ein geradezu unleidlicher, da der bisher geforderte Beweis des Verschuldens des Betriebsunternehmers bei der Schnelligkeit der Fahrt, der Plötzlichkeit der Unfälle, der fast unmöglichen Kontrolle der Leitung, dem häufigen Mangel an Zeugen und der Erregung der Parteien nahezu ein Ding der Unmöglichkeit ist. Der

[1] Wesentlich in der „N. F. Pr." 1907, Nr. 15.269 veröffentlicht.

[2] Eine gründliche rechtsvergleichende „Studie" veröffentlichte Fr. Meili, Die Kodifikation des Automobilrechtes, 1907. (Während des Druckes erschienen.) Im Wesen billigt Meili die Grundsätze des österreichischen Entwurfes und weist S. 72 flg. mit Berufung auf zahlreiche Quellen nach, daß auch die französische und englisch-amerikanische Judikatur in dieser Frage den Standpunkt der bloßen Schuldhaftung nicht einnimmt, vielmehr — ähnlich wie bei der Haftung für Eisenbahnschäden — die Erfolghaftung zur Anwendung bringt; nur höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten befreien von der Haftung. — Bisher haben nur zwei Staaten: Dänemark (1906) und die Niederlande (1895 und 1905) Automobilgesetze. In vier europäischen Staaten wurden Gesetzentwürfe über Automobilrecht vorgelegt: vom schweizerischen Bundesrate (1902), von der österreichischen Regierung (1904), vom deutschen Reichskanzler (1906) und in Belgien (1906). In allen Entwürfen ist das Verschuldungsprinzip verlassen worden und die Haftpflicht (mit Modifikationen) nach Analogie der Haftung der Eisenbahnunternehmungen geregelt. Selbst die bisherigen Vertreter der Opposition geben nunmehr zu, daß das Gerechtigkeitsgefühl es verlangt, „daß die Gefahr von demjenigen getragen werde, dessen Interessen der Betrieb dient; das Risiko der Haftpflicht bildet ein Passivum des Betriebes." (Meili, S. 85.)

Geschädigte kommt daher nach dem derzeitigen Stande der Gesetzgebung nicht zu seinem Rechte. Begründet ist daher das Begehren nach einer sachgemäßen Regelung der Haftpflicht für die durch Kraftfahrzeuge verursachten Schäden, welchem auch der deutsche Juristentag (1902) Ausdruck gab.

Wenn wir von dem Antrage des schweizerischen Bundesrates vom Jahre 1902, die Bundesversammlung möge die Automobile der Haftpflicht der Eisenbahnen unterstellen, absehen, gebührt der österreichischen Legislative das Verdienst, daß sie schon im Jahre 1904 dem Abgeordnetenhause den Entwurf eines diesbezüglichen Haftpflichtgesetzes überreichte, während der deutsche Reichskanzler erst im März 1906 einen ähnlichen Entwurf dem deutschen Reichstage vorlegte. Mit Rücksicht auf die von mehreren Seiten erhobene Befürchtung, daß der österreichische Regierungsentwurf durch die angeblich übermäßige Verschärfung der Haftpflicht nicht nur den Automobilbesitzern unerschwingliche Opfer auferlegen und dadurch die Verwendung der Kraftfahrzeuge erschweren, sondern auch die im Aufschwung begriffene Automobilindustrie und deren technische Vervollkommnung schwer bedrohen würde, hat der Justizausschuß des Abgeordnetenhauses (1905) eine Enquete der Vertreter der Fachindustriellen, der Sportvereine, der Heeres- und Straßenverwaltung, der staatlichen Versicherungsaufsicht, sowie von Professoren der Wiener Polytechnik einberufen. Auf Grund der gewonnenen Ergebnisse wurde der Regierungsentwurf vom Berichterstatter Dr. Pattai in mehrfacher Richtung geändert, zweckmäßig ausgestaltet und in wesentlichen Punkten ergänzt. Namentlich sind in verwaltungs- und versicherungsrechtlicher Beziehung wichtige und sachgemäße Ergänzungen beschlossen worden, so daß der aus dem Justizausschusse des Abgeordnetenhauses hervorgegangene Entwurf — zur Ehre des Berichterstatters und des Justizministerialrates Schauer sei dies betont — der Sachlage vollkommen entspricht und sowohl den gerechten Anforderungen des Publikums und der im Betriebe beschäftigten Personen, als den maßvollen Ansprüchen der Fachindustrie gebührende Rechnung trägt. Vgl. auch Meili, S. 115, 117, 125, 172.

Die Besorgnis, daß die Entwicklung der letzteren gehemmt werden könnte, erscheint — wie schon Unger bemerkte und jüngst Meili, S. 72 bis 83, näher nachweist — um so weniger begründet, als der Gesetzentwurf ungefähr denselben Standpunkt einnimmt, der seit jeher von der französischen und englisch-amerikanischen Judikatur beobachtet wird. Und doch prosperiert die Automobilindustrie dieser Staaten in wahrhaft glänzender Weise. Daß dieser Entwurf, der vom Abgeordnetenhause im Jänner 1907 unverändert angenommen worden ist und dem Herrenhause in der Sitzung vom 29. Jänner 1907 zur dringlichen Behandlung empfohlen wurde, trotz der ausgezeichneten Rede Ungers und der warmen Befürwortung des Justizministers Klein die für Dringlichkeitsanträge erforderliche Zweidrittelmajorität nicht erlangte, ist

um so bedauerlicher, als nunmehr nach Auflösung des Abgeordnetenhauses wohl wenig Aussicht vorhanden ist, daß der Entwurf noch in diesem Jahre zur Verabschiedung gelangen dürfte.[3] Die Grundsätze desselben sollen im folgenden besprochen werden.

Im voraus sei bemerkt, daß die strengere Haftpflicht auf solche Fahrzeuge keine Anwendung hat, welche derart eingerichtet oder mit solchen Vorkehrungen versehen sind, daß sie die Höchstgeschwindigkeit von 25 Kilometern, auf die Stunde bezogen (das ist in jedem Zeitabschnitte), nicht überschreiten können — eine Einschränkung, welche sowohl durch die geringere Gefährlichkeit als durch die Bestimmung solcher Fahrzeuge, dem gewerblichen Lastentransport zu dienen, gerechtfertigt erscheint. (Der deutsche Entwurf setzt das Maß auf 15 Kilometer fest.) Zustimmend Meili, S. 115.

Wird durch den Betrieb eines mit elementarer Kraft nicht auf Schienen bewegten Straßenfahrzeuges (Kraftfahrzeuges) jemand verletzt oder getötet oder Schaden an Sachen verursacht, so haften der Lenker und der Eigentümer zur ungeteilten Hand für den Ersatz des Schadens, u. zw. bei Körperverletzungen und Tötungen nach Ausmaß der §§ 1325, 1326, 1327 BGB.[4], bei Sachschäden für den gemeinen Sachwert (den wirklichen Schaden). Eine weitergehende Haftung nach allgemeinem bürgerlichen Rechte, z. B. bei nachgewiesener grober Fahrlässigkeit oder absichtlicher Schädigung, ist nicht ausgeschlossen. (§ 8 des österreichischen, § 7 des deutschen Entwurfes.) Grundsätzlich haften somit der Eigentümer und Lenker unbedingt und solidarisch auch für unverschuldeten Schaden. Die Erfolghaftung ist somit hier, wie bei Eisenbahnschäden, prinzipiell anerkannt. Neu ist jedoch die Einführung der Haftung für Sachschaden, während das Ges. vom 5. März 1869 betreffs der Eisenbahnen nur die Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen festsetzt. Diese Neuerung ist folgerichtig und billigenswert; die bezügliche Lücke des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1869 führt zu der unbilligen Anomalie, daß z. B. bei dem Zusammenstoß eines Dampfwagens mit einem Lastfuhrwerke zwar der leicht verwundete Kutscher entschädigt, für Fracht, Wagen und Pferde jedoch (Verschulden ausgenommen) kein Heller Ersatz gewährt wird. (Auch der deutsche Entwurf hat darum die Sachbeschädigung berücksichtigt.)

---

[3]) Der Beschluß des Herrenhauses ist nur dadurch erklärlich, daß demselben fast gleichzeitig eine Menge mehr oder weniger überhasteter Vorlagen und Beschlüsse des Abgeordnetenhauses knapp vor Torschluß überreicht wurde.

[4]) Der Zusatz: „daß auch den dürftigen Eltern (§ 154 GB.) zu ersetzen ist, was ihnen durch den Tod (des Kindes) entging", ist überflüssig, da die Judikatur mit Recht schon bisher den § 1327 GB. in diesem Sinne auslegt — überdies auch irreführend. — Das Zitat des § 1326 beweist, daß auch auf Verunstaltungen, insbesondere bei Personen weiblichen Geschlechtes, Rücksicht zu nehmen ist; im Sinne des Gesetzes wohl nur bei böswilliger Schädigung. (§ 1326 „Mißhandlung.") (Der sehr magere deutsche Entwurf, § 7, zieht der Ersatzpflicht viel engere Grenzen.)

Die Normierung der Erfolghaftung (im Gegensatz zur Schuldhaftung) ist hier (ähnlich wie bei den Eisenbahnen) nicht nur durch die Gefährlichkeit des Betriebes, sondern auch durch die bereits erwähnte Schwierigkeit des Nachweises eines Verschuldens der Hälter vollkommen gerechtfertigt, zumal die schärfere Haftung auch den erzieherischen Zweck verfolgt, die Unternehmer im Interesse des Publikums zur größtmöglichen Vorsicht bei der Auswahl der Fahrzeuge und beim Betrieb derselben anzuspornen. Haftpflichtig sind demnach der Eigentümer und der Lenker des Fahrzeuges, jener als Herr, dieser als in erster Reihe verantwortlicher Leiter der Fahrt. Was jedoch den letzteren betrifft, wurde vom Ausschusse mit Recht der im Privat- oder öffentlichen Dienste stehende Lenker von der unbedingten Haftpflicht ausgenommen, einerseits, weil er nur seines Arbeitsverdienstes wegen das Fahrzeug leitet und andererseits darum, weil diese strenge Haftung bei der Mittellosigkeit desselben ohnedies praktisch bedeutungslos ist. Haftbar bleibt somit neben dem Eigentümer nur der sogenannte Amateurlenker.[5]

An Stelle des Eigentümers wird derjenige haftpflichtig, dem das Fahrzeug zum Betriebe überlassen war (Betriebsunternehmer). § 1, Abs. 3. Die Motive (S. 3) verstehen (textwidrig) unter Überlassung nicht die Verleihung von Fall zu Fall, sondern nur die Übertragung der Disposition auf bestimmte Zeit oder bis auf weiteres. Im ersteren Falle würde also nach dieser Ansicht der Eigentümer und nicht der Entlehner haften — und dies scheint mir unbillig zu sein; überdies ist die Unterscheidung beider Fälle unbegründet. Da aber der Text nicht unterscheidet, könnte derselbe beibehalten werden; nur sollte statt „Betriebsunternehmer" richtiger gesagt werden „Betriebsherr" oder „jeweilige Hälter".

Bei rechtswidriger Entziehung des Fahrzeuges hört die Haftung des Eigentümers auf und geht auf denjenigen über, der die Verfügung über das Fahrzeug ausübt (§ 1, Abs. 4). — Die im Regierungsentwurfe normierte Mithaftung des Eigentümers im Falle nachlässiger Verwahrung des Fahrzeuges wurde vom Ausschusse mit Unrecht fallen

---

[5]) Der deutsche Entwurf erklärt den „Betriebsunternehmer" für haftpflichtig, das ist denjenigen, für dessen Rechnung und Gefahr der Betrieb stattfindet; es haftet daher auch derjenige, dem das Fahrzeug nur leih- oder mietweise überlassen wird, oder der ein fremdes Fahrzeug eigenmächtig für sich benützt; der Eigentümer als solcher haftet nicht, sondern nur als Betriebsunternehmer. Die Motive (S. 7) begründen dies damit, daß eine solche Regelung namentlich bei unbefugter Benützung zu Unbilligkeiten führen würde. Allein der Eigentümer darf schon darum der Haftpflicht nicht entbunden werden, damit er bei der Anschaffung des Automobils die größte Sorgfalt auf die Prüfung der Tüchtigkeit des Fahrzeuges verwende. — Nach dem deutschen Entwurf unterliegt der Lenker des Fahrzeuges der strengen Haftpflicht nicht. Auch Meili (S. 98) erklärt sich gegen die Haftung des Lenkers, weil dieser fast ausnahmslos arm sei und doch ein sozial Starker für den Schaden haften solle. Gewiß! Dies beweist jedoch bloß, daß der österreichische Entwurf das Richtige traf, indem er den dienenden Chauffeur — nicht aber den Amateurlenker der strengeren Haftpflicht entbindet und überdies den Eigentümer mithaften läßt.

gelassen; man führte dagegen an, daß hiernach z. B. der Eigentümer, dem das Automobil gestohlen wurde, oft noch durch Jahre (?) mithaften müßte. Indes würde durch diese Streichung, bezw. durch die Negierung derartiger Haftung nicht nur der legislative Impuls zu vorsichtiger Verwahrung des Fahrzeuges beseitigt, sondern auch eine Rechtsfolge geleugnet, welche sich schon nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche (§ 1311) aus dem Kausalzusammenhang zwischen nachlässiger Verwahrung und dem erfolgten Schaden ergibt. Daß derjenige, der die gesetzliche Haftpflicht ablehnt, die Tatsachen, auf die sich seine Befreiung gründet, zu beweisen habe, wird im 5. Absatz des § 1 besonders hervorgehoben. Die solidarische Haftung der Ersatzpflichtigen wird im letzten Absatz des § 1 normiert.

Analog der Bestimmung betreffs der Eisenbahnen wird (§ 2) die Ersatzpflicht des Haftpflichtigen nur dann ausgeschlossen, wenn derselbe beweist, daß das schädigende Ereignis durch einen unabwendbaren Zufall[6] oder durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst verursacht wurde. Mit Recht wird im § 2 hinzugefügt, daß ein unabwendbarer Zufall nicht vorliege, wenn der Unfall auf die Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder auf die Eigenart seiner Funktion oder auf ihr Versagen (z. B. beim Bremsen) zurückzuführen ist; Fälle dieser Art können — auch wenn man die Ansicht Exner-Ungers über den Begriff der „höheren Gewalt" nicht teilt — als unabwendbarer Zufall oder höhere Gewalt nicht angesehen werden; das Risiko müssen Fabrikant und Betriebsunternehmer übernehmen.[7] Näher ist zu bemerken:

1. Ein „unabwendbarer Zufall" wird mit Recht dann nicht anerkannt, wenn der Schaden aus dem Scheuen von Tieren (besonders Pferden) herrührt, ausgenommen, wenn der Schade trotz der vorschriftsmäßigen und sachgemäßen Vorsichten in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges nicht verhindert werden konnte und selbstverständlich

---

[6]) Die im Gesetze vom 5. März 1869 in Klammern beigefügten Worte: „höhere Gewalt, vis major" wurden weggelassen. (Irrig sagt der Bericht des Ausschusses, daß jenes Gesetz statt des Wortes „unabwendbarer Zufall" den Ausdruck „höhere Gewalt" gebrauche.) Dies begründet der Bericht damit, daß damit gesagt sein solle, daß Zufälle, die in der gefährlichen Natur der Unternehmung ihren Grund haben, nicht als „unabwendbare Zufälle" angesehen werden. Diese Absicht würde aber mit der Streichung der eingeklammerten Worte nicht erreicht werden, da in der Literatur und Gesetzgebung jene drei Worte als identische Begriffe aufgefaßt werden. (Der deutsche Entwurf und die analogen schweizerischen Gesetze bedienen sich des Ausdruckes „höhere Gewalt".) Auch ist die Ansicht Ungers im Berichte (S. 5, Abs. 5, zu § 2) nicht richtig wiedergegeben worden; eher sollte es heißen: „jene Gefahr nicht im Auge hatte, die aus der gewagten Natur des Unternehmens selbst hervorgeht."

[7]) Auch Meili (S. 92 flg.) ist im Wesen mit dem österreichischen Entwurfe einverstanden; er ist für die negative Abgrenzung der Fälle der vis major nach Analogie des schweizerischen Gesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen. Mit Unrecht will der deutsche Entwurf den Fall der „Beschaffenheit des Fahrzeuges" weglassen. Dagegen Meili, S. 95, und die daselbst (S. 75) zitierte französische Rechtsprechung.

nicht auf Mängel oder Versagen der Funktion des Kraftfahrzeuges zurückzuführen ist. Im Grunde handelt es sich beim Scheuen von Tieren gar nicht um „unabwendbaren Zufall". Dennoch wird hier (§ 2, Absatz 3) die Haftpflicht dahin abgeschwächt, daß der Beweis der gebotenen Diligenz bei Führung des Fahrzeuges und der Integrität des letzteren zugelassen wird; hier greift also das Verschuldungsprinzip wieder ein — nur wird die Beweislast auf die Schultern des Haftpflichtigen überwälzt. (Ähnlich hat nach § 831 des deutschen bürgerl. GB. der Geschäftsherr zwar für seine Arbeiter zu haften, aber der Beweis seiner Schuldlosigkeit bleibt ihm vorbehalten.) Die Ermäßigung der Haftpflicht der Automobilbesitzer erscheint hier dadurch gerechtfertigt, daß in der Natur der Tiere, insbesondere der Pferde, bei deren Führung und Behandlung ein Gefahrmoment liegt, welches billigerweise berücksichtigt werden muß. Sehr oft sind es bekanntlich ganz geringfügige Umstände, welche unerwartet das Scheuen der Tiere verursachen, z. B. ungewohnte Formen von Wagen, ungewohntes Geräusch, Spiegelung, ein Blatt Papier. (So mit Recht der Ausschußbericht, S. 6 flg.) Mit dieser Auffassung erklärt sich auch Meili, S. 117, 125, einverstanden. — Es ist selbstverständlich, daß diese Ermäßigung der Haftung auf den Eisenbahnverkehr keine Anwendung hat. (Das deutsche Reichsgericht erklärt die Bahnen wiederholt bei Schäden aus Scheuen von Pferden für haftpflichtig.) Sohin erscheint aber die Fassung des 3. Absatzes des § 2 verfehlt, und ist vielmehr zu sagen: „Rührt der Schade aus dem Scheuen von Tieren her, so kann sich der Haftpflichtige von der Ersatzpflicht dadurch befreien, daß er beweist, daß der Schade" ꝛc.

Das eben Gesagte findet auch Anwendung bei Beschädigungen oder Tötungen von Tieren, welche auf öffentlichen Wegen ohne Aufsicht umherlaufen. (§ 2, Abs. 3.) Gewiß ist auch diese Bestimmung gerechtfertigt, da das aufsichtslose Herumlaufen von Tieren auf öffentlichen Wegen eine Gefahr für den geregelten Verkehr bildet. Auf Viehtriebe bezieht sich aber diese Erleichterung der Haftung nicht. (Ausschußbericht, S. 7.) Der deutsche Entwurf enthält keine auf Tierschäden bezügliche Spezialbestimmung; dieselben müßten also regelmäßig ersetzt werden — und dies ist wohl unbillig.

2. Wenn der Beschädigte selbst oder ein beim Betrieb der Kraftfahrzeuge nicht beschäftigter Dritter den Unfall verschuldet, so tritt die Haftpflicht nicht ein. Nicht ausgeschlossen ist hiebei die Anwendung des § 1304 BGB., welcher bei gleichzeitigem Verschulden des Verletzten eine verhältnismäßige Teilung des Schadens zuläßt. Ja, der Entwurf geht noch weiter, indem er allgemein bestimmt: Rührt der Schaden oder sein Umfang nur zum Teil aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so soll unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil des regelmäßigen Anspruches (§ 1) erkannt werden. (Ähnlich auch § 254 des deutschen bürgerl. Gesetzbuches und die reichsdeutsche Praxis bei Eisenbahnunfällen.) Man denke z. B., daß der Kutscher nicht rechtzeitig die Pferde zügelte oder etwas angeheitert war.

Eine Bestimmung muß jedoch hier nach dem Vorgange des deutschen Entwurfes hinzugefügt werden, deren Abgang der deutschen Rechtsprechung Zweifel und Schwierigkeiten bereitet hat, nämlich, daß das Verschulden der Angestellten (Gehilfen, Arbeiter ꝛc.) dem Verschulden des Herrn (Tierhälters) gleichsteht. Man denke an den häufigen Fall, daß das Vieh vom Hirten auf die Weide getrieben wird. Unter allen Umständen werden Lenker des Fahrzeuges und Hirt hier große Vorsicht beobachten müssen.

Neu hinzugefügt hat der Ausschuß des Abgeordnetenhauses zum Regierungsentwurf die Bestimmung (§ 3), daß die strengere Haftung der §§ 1 und 2 keine Anwendung finde auf gegenseitige Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen aus demselben Unfalle, z. B. wenn Eigentümer und Lenker verunglücken; es soll auch keinen Unterschied machen, ob der Unfall im Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen miteinander oder mit von Elementarkräften getriebenen Eisenbahnen erfolgt. Die Ersatzpflicht wird in solchen Fällen mit Recht nach den Regeln des bürgerlichen Rechtes (Schuldprinzip) zu beurteilen sein. Auf Beschädigung Dritter bezieht sich diese Einschränkung nicht. Der letzte theoretisch bedenkliche Satz des § 3 wäre wegzulassen.

Neu und zweckentsprechend ist ferner die Norm des § 4 des Entwurfes, demzufolge die in den §§ 1 und 2 gewährten Ersatzansprüche — vorbehaltlich des Anspruches nach bürgerlichem Rechte — keine Anwendung finden: 1. auf den Lenker des Fahrzeuges und 2. auf jene, welche das Fahrzeug zur Beförderung ihrer Person oder Sachen benützen, es sei denn, daß die Benützung gegen Entgelt oder im gewerbsmäßigen Personen- oder Sachentransport oder in Diensten oder Aufträgen eines Haftpflichtigen geschah. Keinen Anspruch hat z. B. der geladene Fahrgast; dagegen gebührt derselbe den Passagieren der Automobilomnibusse oder dem ausgesandten Diener oder dem Arzte, der zum Krankenbesuch geholt wird. (Bericht, S. 9 bis 11.)

Betreffs der Entschädigung der Lenker wird zwischen den im Privatdienst kontraktlich beschäftigten Chauffeuren und den im öffentlichen Dienste stehenden Lenkern unterschieden: Die Ersatzansprüche der vertragsmäßigen Lenker (Privatchauffeure) beschränken sich (ähnlich wie die Ansprüche der Eisenbahnbediensteten nach dem Ges. vom 20. Juli 1894, RGBl. Nr. 168) auf die Entschädigung aus der Unfallsversicherung — jedoch ohne Erhöhung der Rente auf 100 Prozent.[8] Es bestimmt daher § 11 des Entwurfes, daß solche beim Betriebe von Kraftfahrzeugen bedienstete Personen (Chauffeure) kraft des Gesetzes nach den Bestimmungen des Ges. vom 28. Dezember 1887, RGBl. Nr. 1 vom Jahre 1888, bei der staatlichen Versicherungsanstalt

[8]) Für die Erhöhung auf 100, bezw. auf 120 Prozent sprechen keine ausreichenden Gründe. Anders bei Eisenbahnbediensteten, welche strengen Instruktionen unterliegen.

versichert sind. Durch diese zweckmäßige Bestimmung ist den billigen Ansprüchen der Privatchauffeure Rechnung getragen und die Last der Haftpflichtigen (Eigentümer, Unternehmer) in dieser Richtung in zeit- und sachgemäßer Weise auf ein unbedenkliches Maß herabgemindert.

Bezüglich der im Militärdienste stehenden Lenker empfiehlt der Ausschuß eine bessere Versorgung oder Entschädigung als jene, welche nach den geltenden Vorschriften gewährt werden.

Betreffs der in anderen öffentlichen Diensten stehenden Lenker (Postbediensteten, Gemeindefeuerwehrmänner ꝛc.) ist fast durchwegs durch die bestehenden Vorschriften für die Entschädigung vorgesorgt. (Vgl. auch den Ausschußbericht, S. 10.)

Mit Rücksicht auf die unzureichende Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 1315), gemäß welcher der Unternehmer für das Verschulden seiner Leute (Gehilfen) in der Regel nur bei einem Verschulden in der Auswahl oder Beaufsichtigung derselben haftet, setzt der § 6 des Entwurfes nach dem Vorgange des französischen und italienischen Rechtes die unbedingte Haftung des Geschäftsherrn für seine Leute — selbstverständlich nur in Ausführung der zugewiesenen Verrichtungen — fest. Die letztere Beschränkung ist dem Referenten offenbar durch Versehen in der Feder stecken geblieben; dieselbe muß jedoch hinzugefügt werden, denn sonst könnte der Unternehmer z. B. auch für den Mord verantwortlich gemacht werden, den sein Chauffeur an dem beförderten Reisenden verübt hat.[9] (Vgl. dazu Art. 1384 Code civ. und Art. 1153 Codice civ.: dans les fonctions, auxquelles ils le sont employés!) Diese unbedingte Haftung für Gehilfen gilt auch dann, wenn der Ersatzanspruch nach bürgerlichem Rechte zu beurteilen ist. (Ungenügend ist § 831 des deutschen bürgerl. Gesetzbuches.) Der irreführende Zusatz: „und zwar" ꝛc. hat ganz wegzubleiben. Durch dieses Gesetz sind aber weitergehende Haftungen, die sich aus dem ABGB. oder anderen Gesetzen ergeben, nicht ausgeschlossen. (§ 8.) Dies ist von Bedeutung bei grobfahrlässiger oder doloser Verletzung. — Der Beschädigte hat ein gesetzliches Pfandrecht an der Forderung des haftpflichtigen Versicherungsnehmers gegen den Versicherer aus der (freiwilligen) Haftversicherung (§ 10).

Die Ersatzansprüche verjähren in kürzeren Fristen als nach bürgerlichem Recht, nämlich: a) in sechs Monaten vom Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen (anders noch § 1489) Kenntnis erhielt, b) außerdem in drei Jahren vom Tage des Unfalles (§ 7). (Der deutsche Entwurf setzt die Verjährungsfrist ohne diese Unterscheidung auf zwei Jahre fest.)

---

[9]) Auch das Eisenbahngesetz vom 5. März 1869 bestimmt zu allgemein, daß die Unternehmung das Verschulden der beim Betriebe beschäftigten Personen zu vertreten habe und hat auch schon zu Mißverständnissen Anlaß gegeben.

Mit Rücksicht darauf, daß dem Beschädigten nicht zugemutet werden kann, den Haftpflichtigen bei dem Gerichte des oft sehr entfernten Wohnsitzes des Beschädigers zu belangen, bestimmt der § 9 des Entwurfes (in Anlehnung an das Eisenbahngesetz vom 5. März 1869) zweckmäßig, daß die Klage elektiv auch bei jenem Gerichte angebracht werden kann, in dessen Sprengel der Unfall stattfand. Dadurch wird die Schwierigkeit der Rechtsverfolgung gegen in- und ausländische Automobilfahrer wesentlich verringert.

Mit Recht dringt Meili (S. 176 flg.) auf den Abschluß von internationalen Verträgen, um die derzeitigen Schwierigkeiten der Rechtsverfolgung zu beheben oder doch zu mindern.

Vereinbarungen, durch welche die Vorschriften des Gesetzes zum Nachteile des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden, sind nichtig. (§ 13.)

Der österreichische Entwurf des Gesetzes, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen vom Jahre 1907 lautet, wie folgt:

§ 1.

Wird durch den Betrieb eines durch elementare Kraft nicht auf Schienen bewegten Straßenfahrzeuges (Kraftfahrzeuges) jemand verletzt oder getötet oder aber Schaden an Sachen verursacht, so haften der Lenker und der Eigentümer oder jeder Miteigentümer für den Ersatz des verursachten Schadens, und zwar bei Sachschäden für Schadloshaltung nach § 1323 ABGB., bei Körperverletzung nach den §§ 1325 und 1326 ABGB., bei Tötung nach § 1327 ABGB. mit der Maßgabe, daß auch den dürftigen Eltern (§ 154 ABGB.) zu ersetzen ist, was ihnen durch den Tod entging.

Von der Haftpflicht als Lenker ist befreit, wer das Kraftfahrzeug in Ausübung seines öffentlichen oder vertragsmäßigen Dienstes oder einer im öffentlichen Interesse übernommenen Pflicht geführt hat.

War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug jemandem zum Betriebe überlassen (Betriebsunternehmer), so haftet dieser an Stelle des Eigentümers

War das Kraftfahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses zufolge rechtswidrigen Vorganges der Verfügung des Eigentümers oder Betriebsunternehmers entzogen, so haftet an seiner Stelle jener, der diese Verfügung ausübt.

Wer auf Grund einer der vorstehenden Bestimmungen die Haftpflicht ablehnt, hat die Tatsachen zu beweisen, auf die sich seine Befreiung gründet.

Mehrere Ersatzpflichtige haften zur ungeteilten Hand.

§ 2.

Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Pflicht zur Ersatzleistung nur dann und in dem Maße befreit, als er beweist, daß das schädigende Ereignis

durch einen unabwendbaren Zufall

oder durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst eintrat.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn das schädigende Ereignis auf die Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder auf die Eigenart seiner Funktion oder auf ihr Versagen zurückzuführen ist.

Rührt der Schade aus dem Scheuen von Tieren her oder besteht er in Beschädigung von auf öffentlichem Wege ohne Aufsicht umherlaufenden Tieren, so findet die Einrede des unabwendbaren Zufalles dann statt, wenn der Haftpflichtige beweist, daß der Schade trotz der vorschrifts- und sachgemäßen Vorsichten in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges nicht verhindert werden konnte und auch nicht auf Versagen oder Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist.

Die Berufung auf das Verschulden eines Dritten ist ausgeschlossen, wenn sich ein Haftpflichtiger seiner beim Betriebe des Kraftfahrzeuges bedient hat.

Rührt jedoch der Schaden oder sein Umfang nur zum Teile aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so soll unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil der im § 1 bezeichneten Ansprüche erkannt werden.

§ 3.

Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen oder ihrer Sachen, die sich aus einem und demselben schadenbringenden Ereignisse ergeben.

Dabei macht es keinen Unterschied, ob dieses Ereignis aus dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges allein oder im Zusammentreffen der Betriebe von Kraftfahrzeugen miteinander oder mit Betrieben von Unternehmungen entstand, die der Haftpflicht nach dem Gesetze vom 5. März 1869, RGBl. Nr. 27, oder vom 12. Juli 1902, RGBl. Nr. 147, unterliegen.

Die Ersatzansprüche regeln sich in allen diesen Fällen nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.

Dritte Personen jedoch, welche Schäden aus Ereignissen erleiden, die im Zusammentreffen mehrerer haftpflichtiger Betriebe entstanden, können ihre Ersatzansprüche gegen jeden Haftpflichtigen auf Grund desjenigen Gesetzes erheben, das nach der Beschaffenheit des Betriebes des Belangten für dessen Haftpflicht maßgebend ist. Insoweit derselbe Ersatzanspruch gegen mehrere Personen begründet ist, haften sie zur ungeteilten Hand.

§ 4.

Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen oder Sachen, die mit dem Kraftfahrzeug befördert werden, es sei denn, daß diese Benützung gegen Entgelt oder im gewerbemäßigen Personen- oder Sachentransporte oder in Diensten oder Aufträgen einer der haftpflichtigen Personen geschah.

Die Ersatzansprüche der Personen, die beim Betriebe von Kraftfahrzeugen in Ausübung ihres vertragsmäßigen Dienstes verwendet werden, beschränken sich auf den Anspruch aus der Unfallversicherung (§ 11). Andere von der Haftpflicht ausgenommene Lenker (§ 1, Absatz 2) haben nur dann einen Ersatzanspruch im Sinne dieses Gesetzes, wenn sie weder gegen Unfall versichert sind, noch beim Eintritte eines Betriebsunfalles Anspruch auf den Fortbezug ihrer Dienstbezüge, noch Anspruch auf eine Pension oder auf einen anderen Versorgungsanspruch haben.

Wenn eine Militärperson in Ausübung ihres Dienstes durch den Betrieb eines im Dienste der Kriegsverwaltung verwendeten Kraftfahrzeuges beschädigt wird, so sind die Ersatzansprüche des Beschädigten oder seiner Angehörigen gegen das Ärar ausschließlich nach den Militärversorgungsgesetzen zu beurteilen.

§ 5.

Die Bestimmungen der §§ 1, 2 und 3, Schlußabsatz, dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf Kraftfahrzeuge, die derart eingerichtet oder mit solchen Vorkehrungen versehen sind, daß sie bei der zum Betriebe und Führung unentbehrlichen Belastung auf guter und ebener Straße die Höchstgeschwindigkeit von 25 Kilometern, auf die Stunde bezogen, nicht überschreiten können.

Das Vorhandensein dieser Voraussetzungen hat zu beweisen, wer auf deren Grund die Ersatzpflicht ablehnt.

Die Ersatzansprüche für Schäden aus dem Betriebe solcher Kraftfahrzeuge regeln sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.

§ 6.

Auch dort, wo die Ersatzansprüche für einen durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursachten Schaden nach dem bürgerlichen Rechte zu beurteilen sind, haftet der Eigentümer des Kraftfahrzeuges oder jener, der nach § 1 an seine Stelle tritt, für das Verschulden der Personen, derer er sich beim Betriebe bedient, und zwar im Falle der Tötung mit der Maßgabe, daß auch den dürftigen Eltern (§ 154 ABGB.) zu ersetzen ist, was ihnen durch den Tod entging.

Mehrere Miteigentümer oder an die Stelle des Eigentümers tretende Personen haften zur ungeteilten Hand.

§ 7.

Das Recht, auf Grund der §§ 1, 2, 3, letzter Absatz, und 6 dieses Gesetzes Schadenersatzansprüche zu erheben, verjährt:

a) in sechs Monaten von dem Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt;
b) auch ohne Rücksicht auf die Kenntnis in drei Jahren von dem Tage des schädigenden Ereignisses.

§ 8.

Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes sind weitergehende Haftungen, die sich aus dem Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche oder aus anderen Gesetzen ergeben, nicht ausgeschlossen.

§ 9.

Klagen auf Ersatz von Schäden, die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursacht sind, können auch beim sachlich zuständigen Gerichte angebracht werden, in dessen Sprengel das schädigende Ereignis stattfand.

§ 10.

Der durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges Beschädigte hat für seine Forderung auf Schadenersatz ein gesetzliches Pfandrecht an der Forderung des haftpflichtigen Versicherungsnehmers gegen den Versicherer aus seiner Haftpflichtversicherung.

§ 11.

Personen, die beim Betriebe von Kraftfahrzeugen in Ausübung ihres vertragsmäßigen Dienstes verwendet werden, sind, soweit auf sie nicht bereits die Gesetze vom 28. Dezember 1887, RGBl. Nr. 1 von 1888, und vom 20. Juli 1894, RGBl. Nr. 168, Anwendung haben, nach Maßgabe der Bestimmungen des ersteren Gesetzes versichert.

Bedienstete, bei denen die Voraussetzungen des § 4 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, RGBl. Nr. 1 von 1888, zutreffen, sind von der Versicherungspflicht ausgenommen.

Mit Rücksicht auf die Versicherung gilt stets der Eigentümer des Kraftfahrzeuges als Unternehmer des versicherungspflichtigen Betriebes.

Die Frist, in der die bereits bestehenden Betriebe von Kraftfahrzeugen, die hiemit in die Versicherung neu eintreten, die Anzeige im Sinne des § 18 des Unfallversicherungsgesetzes zu erstatten haben, und der Zeitpunkt, mit dem für sie die Wirksamkeit der Versicherung beginnt, wird durch Verordnung des Ministeriums des Innern bestimmt.

§ 12.

In Ansehung der Haftpflichtversicherung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen kann im Verordnungswege bestimmt werden:

1. Daß der Versicherte einen im Verhältnis zum Ganzen bestimmten Teil des Schadens, jedenfalls aber Schäden unter einem gewissen Betrage ohne Anspruch auf Ersatz durch den Versicherer selbst zu tragen hat;

2. daß der Versicherer nicht haftet, wenn der Schade innerhalb einer Frist weder dem Versicherer angemeldet wurde noch den Gegenstand einer Klage oder Anzeige bei den Gerichten, der Staatsanwaltschaft, den Polizei-, Gemeinde- oder politischen Behörden oder bei der Gendarmerie bildete, noch durch eine dieser Behörden und Organe von Amts wegen zum Gegenstande von Ermittlungen gemacht wurde.

§ 13.

Vereinbarungen, wodurch die Vorschriften dieses Gesetzes zum Nachteile des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden sollen, sind nichtig.

§ 14.

Dieses Gesetz tritt mit Beginn des auf seine Kundmachung folgenden dritten Kalendermonats in Wirksamkeit.

Auf Schäden aus früher eingetretenen Ereignissen hat es keine Anwendung.

§ 15.

Mit dem Vollzuge des Gesetzes sind Mein Minister des Innern und Mein Justizminister beauftragt.

Vom Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 26. Jänner 1907 in dritter Lesung angenommen.