

**Bundesgesetz über die Haftung für den Ersatz
von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von
Eisenbahnen und beim Betrieb von
Kraftfahrzeugen
(Eisenbahn- und
Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz – EKHG)**

BGBI 1959/48 idF der BG BGBI 1968/69,¹⁾ 1976/91 (WGN 1976),²⁾
1977/676,³⁾ 1989/343 (WGN 1989),⁴⁾ 1991/628 (EO-Nov 1991),⁵⁾
I 1997/140 (WGN 1997),⁶⁾ I 2001/98 (1. Euro-Umstellungsgesetz –
Bund),⁷⁾ I 2004/115,⁸⁾ I 2007/37 (KrÄG 2007),⁹⁾ I 2011/138¹⁰⁾,
I 2017/19 (MinVersValG 2016)¹¹⁾ und I 2021/245
(MinVersValG 2021)¹²⁾

1) Die Neuordnung des Kraftfahrrechts durch Schaffung des KFG, BGBI 1967/267, machte auch die Überprüfung des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes (EKHG) notwendig. Bestand doch zwischen dem Kraftfahrrecht und dem Kraftfahrzeughaftpflichtrecht insoweit ein Zusammenhang, als nach dem letztgenannten der Begriff des Kfz iSd KFG 1955, BGBI 1955/223, auszulegen war und vor allem nach einer hergebrachten Übung zwischen den Mindestversicherungssummen und den Haftungshöchstgrenzen eine annähernde Übereinstimmung anzustreben war. – Die Anknüpfung an die Haftungshöchstbeträge wurde bereits durch die Neuordnung des Kfz-Versicherungswesens im KHVG 1987, BGBI 1987/296, fallengelassen (s dessen § 7).

2) Durch die Wertgrenzenov 1976, BGBI 1976/91, wurden die Beträge in § 15 Abs 1 und § 16 Abs 1 EKHG den seit Inkrafttreten des EKHG eingetretenen Wertänderungen angepasst.

3) Mit dem BG BGBI 1977/676 wurden die Schleplifte in den Anwendungsbereich des EKHG einbezogen.

4) Mit Art XXVI der Erweiterten Wertgrenzen-Nov (WGN) 1989, BGBI 1989/343, wurden die Haftungsbeträge in § 15 Abs 1 und § 16 Abs 1 EKHG neuerlich der Geltwertänderung angepasst.

5) Mit Art XXIII der EO-Nov 1991, BGBI 1991/628, wurde § 14 Abs 2 EKHG geändert.

6) Mit Art XIV der Erweiterten Wertgrenzen-Nov (WGN) 1997, BGBI I 1997/140, wurden die Haftungshöchstbeträge in den §§ 15 und 16 EKHG erneut der Geldwertänderung (und den durch die KHVG-Nov, BGBI I 1997/71, aufgehobe-

§ 1 EKHG

nen Mindestversicherungssummen) angepasst sowie beide Bestimmungen insgesamt sprachlich vereinfacht.

7) Mit Art 48 des 1. Euro-Umstellungsgesetzes – Bund, BGBl I 2001/98, wurden diese Höchstbeträge – ohne Erhöhung derselben – in die neue Währung umgerechnet.

8) Mit Art 2 der Nov BGBl I 2004/115 wurden einerseits erneut die Haftungshöchstbeträge in den §§ 15 und 16 EKHG den gleichzeitig durch Art 1 leg cit angehobenen Versicherungssummen nach dem KHVG 1994 angepasst und andererseits die sog „Autostopper-Bestimmung“ des bisherigen § 3 Z 2 zweiter Fall EKHG beseitigt (Näheres in § 3 Anm 7).

9) Mit Art II und III des Kraftfahrrechts-Änderungsgesetzes 2007 (KrÄG 2007), BGBl I 2007/37, wurden die vorgenannten Haftungshöchstbeträge und Versicherungssummen jeweils ab 1. 7. 2007 angehoben.

10) Mit Art 1 und 2 der Nov BGBl I 2011/138 wurden die vorgenannten Haftungshöchstbeträge und Versicherungssummen jeweils ab 1. 1. 2012 angehoben.

11) Mit Art 1 und 2 des Mindestversicherungssummen-Valorisierungsgesetzes 2016 (MinVersValG 2016), BGBl I 2017/19, wurden die vorgenannten Haftungshöchstbeträge und Versicherungssummen jeweils ab 1. 1. 2017 auf die nunmehr in Geltung stehenden Ziffern angehoben.

12) Mit Art 1 und 2 des Mindestversicherungssummen-Valorisierungsgesetzes 2021 (MinVersValG 2021), BGBl I 2021/245, wurden die vorgenannten Haftungshöchstbeträge und Versicherungssummen vorerst letztmalig jeweils ab 1. 4. 2022 auf die nunmehr in Geltung stehenden Ziffern angehoben.

Anwendungsbereich

§ 1. Wird durch einen Unfall¹⁾ beim²⁾ Betrieb³⁾ einer Eisenbahn⁴⁾ oder beim Betrieb^{5, 5a)} eines Kraftfahrzeugs^{5b, 6, 7)} ein Mensch⁸⁾ getötet, an seinem Körper⁹⁾ oder an seiner Gesundheit verletzt¹⁰⁾ oder eine Sache beschädigt,^{10a)} so ist der hieraus¹¹⁾ entstehende Schaden¹²⁾ gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes¹³⁾ zu ersetzen.^{14, 15)}

Stammfassung.

Literatur (zum EKHG insgesamt; alphabetisch): *Apathy*, EKHG (1992); *Danzl*, 60 Jahre EKHG, ZVR 2019, 184; *Edlbacher*, Das neue Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, ÖJZ 1959, 310; *Ent*, Das Sonderhaftpflichtrecht für Kraftfahrzeuge, ZVR 1962, 361; *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III² (2014) 15 ff; *Neumayr*, Grundsätzliches und Aktuelles zum EKHG, SV 2014, 81; *Neumayr* in *Schwimann/Neumayr*, ABGB-TaKomm⁵ (2021) 2257 ff; *Schauer* in *Schwimann/Kodek*, ABGB Band 11⁵ (2022) 525 ff; *Spending* in *Fucik/Hartl/Schlosser* (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls – 6. Teil: Zivilrecht³ (2022) 99 ff, Rz 141 ff.

(Zu § 1 EKHG im Speziellen): *Apathy*, Fragen der Haftung nach dem EKHG, JBl 1993, 69; *Kath*, Die Rechtsbegriffe der „Verwendung“ und des „Betriebs“ von Kraftfahrzeugen, ZVR 2009, 444; *Kletečka*, Tauerntunnelkatastrophe: Haftung nach dem EKHG, ZVR 2001, 219; *Koziol*, Der Begriff „beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs“, FS Hämmerle (1972) 193; *Koziol*, Trennung des Infrastruktur- vom Verkehrsunternehmen und Reformbedürftigkeit des EKHG, ZVR 2018, 500; *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ (2014) Rz A/2/2 ff; *Palten*, Unfall oder nicht Unfall – das ist hier die Frage! Unfallbegriff und Unfallbeweis im (Zerr-)Spiegel der österreichischen Judikatur, VR 2012/1-2, 32; *Reisinger*, Die Abgrenzung zwischen Kfz-Haftpflichtversicherung und allgemeiner Haftpflichtversicherung, VR 2009/11, 16; *ders* in *Fenyves/Schauer*, VersVG (2014) § 149 Rz 55 ff; *Schauer* in *Schwimann/Kodek*, ABGB Band 11⁵ (2022) 525 ff; *Spitzer*, Betrieb und Betriebsgefahr im EKHG, FS Fenyves (2013) 331; *Welser*, Haftungsprobleme der Winter-sportausübung, in *Sprung/König*, Das österr Skirecht (1977) 385 (411).

(Zum deutschen Rechtsbereich): *Burmann*, Haftung für Betriebsgefahr, DAR 2016, 313; *DAR-Redaktion*, 49. Deutscher Verkehrsrechtstag 2011, in *Goslar*, DAR 2011, 171 (172: „Arbeitskreis III: Betrieb und Gebrauch von Kraftfahrzeugen“) = NZV 2011, 120 (122); *Hirsch*, Gefährdungshaftung und Fahrzeuggebrauch, NZV 2011, 16; *Staab*, Der Gebrauch des Kraftfahrzeugs – Versicherungsrechtliche Probleme, insb Deckungsumfang und Opferschutz, DAR 2011, 181; *Vater*, Abgrenzung Betriebs-/Unfallschaden – Wann muss der Kaskoversicherer leisten? DAR 2022, 354.

Auf weiteres Schrifttum wird jeweils themenbezogen zu den zugehörigen Anm und E hingewiesen. Dies gilt auch für alle nachfolgenden Paragraphen.

Einen **rechtshistorisch ausführlichen Beitrag zur Geschichte der Gefährdungshaftung** (beginnend mit der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung 1851 RGBL 1852/1, der Eisenbahnkonzessions-VO 1854 RGBL 1854/238 und dem EisenbahnhaftpflichtG EHG 1869 RGBL 1869/27) lieferte jüngst *Bernat* unter dem Titel „Von den Anfängen der Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflicht bis zum EKHG“ in der FS P. Bydlinski (2022) 45 ff; zur auf den deutschen Rechtskreis zurückgehenden geschichtlichen Entwicklung in der Redaktion des EKHG s weiters *Spitzer*, Betrieb und Betriebsgefahr im EKHG, FS Fenyves (2013) 331; *Schauer* in *Schwimann/Kodek*, Band 11⁵ (2022) Vorbem EKHG Rz 2 ff; *Grubmann*, Die Entwicklung des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts in Österreich bis zum Inkrafttreten des KHVG 1994, FS Danzl (2017) 369 und *Danzl*, 60 Jahre EKHG, ZVR 2019, 184 (185 f).

Paragraphen ohne Gesetzesstelle sind stets solche des EKHG.

Anmerkungen:

1) a) Im Allg versteht man unter einem **Unfall** eine von außen her auf den Körper plötzlich einwirkende Schädigung (*Ehrenzweig*, System II/1² [1928] 611 und ihm folgend OGH 15. 12. 1964 ZVR 1965/200; 13. 4. 1988 ZVR 1989/94; 28. 2. 1995 SSV-NF 9/17 uam; *Koziol*, Haftpflichtrecht II² [1984] 512; *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/2; *Steininger*, Verschärfung der Verschuldenshaftung [2007] 104, sodass es „im Falle dauernder, sich

§ 1 EKHG

wiederholender schädigender Einwirkungen – wie etwa bei Lärmbelästigung oder Luftverschmutzung – nicht zu einer Haftung nach dem EKHG kommt“: idS auch Spenling in Fucik/Hartl/Schlosser [Hrsg], Verkehrsunfall VI³ [2022] Rz 145: „daher kein Unfall bei lang andauernden und allmählichen Einwirkungen durch Abgase, Lärm oder Erschütterungen“; so auch schon Böhmer, Das Reichshaftpflichtgesetz [1950] 26). Schauer in Schwimann/Kodek, ABGB Band 11⁵ (2022) § 1 EKHG Rz 5 hält die Worte „von außen her“ bei der Definition des Unfallbegriffs im Haftpflichtrecht für „selbstverständlich“ (und damit wohl entbehrlich); Koziol/Apathy/Koch, aaO für „etwas verwirrend – und im Grunde überflüssig –, denn damit ist nicht gemeint, dass nur die Einwirkung auf außerhalb des Fahrzeugs befindliche Personen und Sachen als Unfall aufzufassen sei, da das EKHG eindeutig auch Schäden an beförderten Personen und Sachen erfasst. Es soll vielmehr nur ausgedrückt werden, dass sich die Ursache des Schadens außerhalb der geschädigten Person oder Sache befunden haben muss.“ Krit zur fehlenden Definition des Unfallbegriffs durch den Gesetzgeber Spitzer, Betrieb und Betriebsgefahr im EKHG, FS Fenyves (2013) 331 (334: „hat sich nicht als besonders gute Idee erwiesen“) s hiezu auch Anm 5 (Einleitung).

Vgl hiezu auch § 5 Abs 2 bis 6 UnfalluntersuchungsG (UUG 2005), BGBl I 2005/123 idF BGBl I 2014/89 (wobei die Definition des Unfallbegriffs in Abs 2 dem Art 3 lit k der RL 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit entspricht – RV 318 BlgNR 25. GP 2):

„(2) Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in die Kategorien

1. Kollisionen,
2. Entgleisungen,
3. Unfälle auf Bahnübergängen,
4. Unfälle mit Personenschaden, die von in Bewegung befindlichen Schienenfahrzeugen verursacht wurden,
5. Brände und sonstige Unfälle eingeteilt.

(3) Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt werden oder bei denen Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement.

(4) Als Unfall im Bereich Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem Personen tödlich oder schwer verletzt worden sind, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug einer Seilbahn erheblich beschädigt wurde, oder die Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden genommen haben.

(5) Als schwerer Unfall im Bereich Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt wurden, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug einer Seilbahn, die Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro genommen hat.

(6) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 10 gilt als Unfall im Bereich Schifffahrt jedes Ereignis, bei dem Personen tödlich oder schwer verletzt worden sind, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug erheblich beschädigt wurde, oder die Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden genommen haben.

(7) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 10 gilt als schwerer Unfall im Bereich Schifffahrt jedes Ereignis, bei dem mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt wurden, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug, die Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro genommen hat.“

Unter einem **Straßenverkehrsunfall** ist ein plötzliches, mit dem Straßenverkehr ursächlich zusammenhängendes Ereignis zu verstehen, welches sich auf Straßen mit öff Verkehr (vgl jedoch E 4) zuträgt und einen Personen- oder Sachschaden zur Folge hat (OGH 29. 10. 1963 ZVR 1964/69 und seither stRsp; s etwa OGH 21. 9. 1983 ZVR 1984/263; vgl auch *Dittrich/Stolzlechner* § 4 StVO Rn 4, und *Glassl*, Die Straßenverkehrsordnung 1960, JBl 1962, 229). Siehe hiezu auch Art 1 des Haager Übk über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht (**HStVÜ**; BGBl 1975/387): Unter Straßenverkehrsunfall iS dieses Übk ist jeder Unfall zu verstehen, an dem ein oder mehrere Fahrzeuge, ob Motorfahrzeuge oder nicht, beteiligt sind und der mit dem Verkehr auf öff Straßen, auf öff zugänglichem Gelände oder auf nichtöff, aber einer gewissen Anzahl befugter Personen zugänglichem Gelände zusammenhängt (gem Art 28 Rom II-VO weiterhin anzuwenden: Einführungserslass BMJ JABl 2008/40, Z 2 lit d; s hiezu auch § 20 Anm 1 lit f).

Vgl auch OGH 7 Ob 200/18i ZVers 2019, 151 = VbR 2019/39 (Praxistipp) = EvBl-LS 2019/61 (*Hoch*) zum **Unfallbegriff iSd Unfallversicherungsbedingungen** (Art 6.1 UA00 2010).

b) Die von *Lustig*, Fahrerflucht, ZVR 1956, 18, und Die Bedeutung des allgemeinen Abschnittes I der Straßenverkehrsordnung 1960 für die Judikatur in Verkehrsstrafsachen, Verkehr und Recht, hrsg vom Kuratorium für Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit dem ÖAMTC 69, vertretene Ansicht, dass die **bloße Gefährdung** auch schon den Tatbestand des Unfalls erfüllt, steht mit der Judikatur des OGH (zu § 337 lit c StG vgl die E 11. 3. 1954 SSt 25/22) und des VwGH (zu § 85 KFG 1955 vgl die Erk 11. 5. 1960 ZVR 1961/42 und 12. 7. 1961 ZVR 1962/52 [und die darin zit Rsp zum früheren Recht!]) im Widerspruch. Dasselbe gilt für die Meinung *Gaisbauers*, Zur Problematik der herrschenden Lehre vom Unfallsbegriff, ÖJZ 1963, 32 (danach ist ein Verkehrsunfall ein unvorhergesehenes Ereignis, das mit dem Straßenverkehr und seinen Gefahren in einem ursächlichen Zusammenhang steht und a) einen Personen- oder Sachschaden verursacht hat oder b) erhebliche Gefahren für Menschen oder Sachen hervorzurufen droht oder einen Menschen in eine hilflose Lage gebracht hat). Für das Entstehen eines Schadenersatzanspruchs nach dem EKHG ist zwar „selbstverständlich der Eintritt eines Schadens erforderlich“, bei bloßer Gefähr-

§ 1 EKHG

dung kann daher noch nicht von einem Unfall gesprochen werden (*Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/2). **Physische Berührung** mit der Eisenbahn oder dem Kfz ist allerdings **nicht notwendig** (*Steininger*, Verschärfung der Verschuldenshaftung [2007] 104; *Spending* in *Fucik/Hartl/Schlösser* [Hrsg], Verkehrsunfall VI³ [2022] Rz 145; *Apathy*, ÖJZ 2009, 416 [Anm zu EvBl 2009/61 = 2 Ob 44/08x]; *Neumayr* in *Schwimmann/Neumayr*, ABGB-TaKomm⁵ [2021] § 1 EKHG Rz 7; *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/2; vgl E 44). Soweit in RS0058130 der Unfallbegriff als ein von außen her plötzlich mit „mechanischer Gewalt“ einwirkendes schädigendes Ereignis definiert wird, stellte der OGH jüngst zu 2 Ob 198/23s (hierzu näher in § 9 E 16) klar, dass die hierin „zu diesem RS referenzierten E das Erfordernis einer ‚mechanischen Einwirkung‘ im Ergebnis nicht tragen“, zumal etliche den in den AVB privater Unfallversicherungen enthaltenen Unfallbegriff betrafen und daher schon deshalb nicht (unmittelbar) einschlägig sein können. Daher wurde zu 2 Ob 198/23s auch der RS dahingehend präzisiert, dass unter einem Unfall im Gefährdungshaftungsrecht zwar (weiterhin) „ganz allg ein von außen her plötzlich einwirkendes schädigendes Ereignis“ verstanden wird, jedoch weder eine physische Berührung mit dem Kfz (oder Eisenbahn) noch eine „(sonstige) mechanische Gewalteinwirkung (bspw Aufprall) erforderlich“ ist.

Siehe hiezu auch OGH 13. 4. 1988 ZVR 1989/94: Es handelt sich nicht um ein **plötzliches Ereignis** (zum mitentscheidenden Charakteristikum der Plötzlichkeit für den Unfallbegriff s *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/2) und daher nicht um einen Unfall gem § 1, wenn Einwirkungen durch Abgase, Lärm oder Erschütterungen, die mit dem normalen Betrieb eines Kfz verbunden sind, zu Schäden führen (hier: insb Totalverlust von 53 Bienenvölkern).

Kommt ein Radfahrer nach einem Überholvorgang durch einen Radlader zu Sturz, wobei die Ursache hiefür aber nicht das Überholmanöver, sondern die **durch das Betriebsgeräusch ausgelöste Furcht** des Radfahrers vor einem möglichen Kontakt mit dem Fahrzeug war, so war zwar der Betrieb desselben ursächlich für den Sturz; der Unfall steht aber in keinem adäquaten Zusammenhang mit dem Betrieb dieses Fahrzeugs. Die verschuldensunabhängige Haftung des EKHG wurde nämlich nicht auch für jene Gefahren statuiert, die vom Betriebsgeräusch eines Kfz ausgehen. Mangelt es aber an der erforderlichen Adäquanz zwischen dem Betrieb des Kfz und dem Unfall, so ist es auch unerheblich, ob durch den Betrieb allenfalls gegen eine Schutznorm (der Radlader war zum Verkehr nicht zugelassen) verstoßen wurde (OGH 22. 12. 1994 ZVR 1995/135 [zust *Koziol*, Haftpflichtrecht I³ {1997} Rz 8/74 aE]). Gleichermäßen zutr ist die Ansicht (des BerG), dass das Heranfahen eines PKW an einen Fußgänger auf einer ua dem Kraftfahrzeugverkehr dienenden Verkehrsfläche (Zufahrt zu Hotelparkplatz) auf eine Entfernung von nicht unter 10m unter Zugrundelegung der einem Durchschnittsmenschen bekannten oder erkennbaren Umstände nicht geeignet ist, ein derartiges **Erschrecken des Fußgängers** herbeizuführen, dass dieser daraufhin stürzte; etwas anderes könnte (allenfalls) gelten, wenn sich der PKW mit besonders hoher Geschwindigkeit genähert hätte, was aber in casu nicht festgestellt werden konnte (OGH 25. 11. 1999, 2 Ob 336/99x; idS auch **2 Ob 3/09v** ZVR 2009/202 [Rev zurückgewiesen]: Sturz einer erschrocke-

nen bevorrangten Radfahrerin bei Ansichtigwerden eines sich aus einer Grundstückszufahrt nähernden PKW, wobei nicht festgestellt werden konnte, ob das Kfz noch innerhalb der mit einer Stopptafel versehenen Zufahrt oder erst auf der von der Radfahrerin benützten Gemeindestraße zum Stillstand gebracht wurde, sowie OGH 2 Ob 107/10i ZVR 2011/66: Auch für eine Haftung nach § 4 Abs 1 Z 2 VOEG muss – ebenso wie für einen Unfall beim Betrieb eines Kfz iSd EKHG – Adäquanz eines schadensverursachenden Ereignisses vorliegen, wofür den Geschädigten die Beweislast trifft (vgl RS0022871); in casu daher verneint bei am Pannestreifen einer Autobahn ausgestiegenem und wegen eines herannahenden unbekanntem LKW, von dem jedoch tatsächlich keine Gefahr ausging, aus bloß vermeintlicher „Todesangst“, überfahren zu werden, „mit zu viel Schwung“ über die Betonleitplanke springendem Lenker, wodurch dieser über ein anschließendes, von ihm jedoch übersehenes Brückengeländer abstürzte). Siehe hierzu auch Anm 5 und E 44.

Ebenso ist ein Schadensereignis dann nicht als Betriebsunfall iS eines unmittelbar von außen her plötzlich einwirkenden Ereignisses zu beurteilen, wenn es durch den **allmählichen Verlust von flüssigem Ladegut** (aus einem Kesselwagen) zu einer Gewässerverunreinigung gekommen ist (OGH 1 Ob 173/97s SZ 70/222 = ZVR 1999/9 = JBl 1998, 252 = ecolex 2000, 42 [krit *Wilhelm*]).

Gleichermaßen fehlt es auch an einem Haftungsgrund nach dem EKHG, wenn ein Arbeiter bei der Durchführung von Malerarbeiten von einer Seilbahnstütze stürzt, ohne dass die konkrete Unfallursache festgestellt werden kann, weil sich der **Sturz aus großer Höhe** (allein) nicht als Verwirklichung der typischen Gefährlichkeit einer Seilbahn darstellt (OGH 2 Ob 8/93 ZVR 1994/30 = JBl 1994, 123).

Zur **deutschen Rechtslage** vgl jüngst OLG Hamm 9. 5. 2023 DAR 2023, 622 = r+s 2023, 1020: bloße Anwesenheit eines Kfz für Unfall von Radfahrer durch Annäherung an Kreuzung nicht ausreichend; dieser hatte „aus den Gesamtumständen [Schatten, lautes Motorengeräusch] nur geschlussfolgert, dass das ‚Auto schnell gekommen sein muss‘“, weshalb er einen Zusammenstoß befürchtete und eine objektiv nicht erforderliche Vollbremsung machte und sich beim Sturz, ohne dass es zu einer Berührung kam, schwer verletzte. **Anders** LG Hamburg 27. 9. 2022 DAR 2023, 574: typischer haftungsbegründender Geschehensablauf, wenn ein für einen Radfahrer unvorhergesehenes Anfahren eines Kfz diesen veranlasste, Ausweichbewegungen oder Bremsmanöver zu tätigen, die zu einem (wenn auch berührungslosen) Sturz führten.

c) An welchem **Ort** sich ein Unfall ereignete, ist ohne Bedeutung. Auch dann, wenn er auf einer **Privatstraße** oder einem anderen nicht öff Verkehrsweg geschah, ist das EKHG anzuwenden; ebenso bei einem Unfall gelegentlich eines Straßenrennens (*Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/3).

d) Zur **vorsätzlichen** Herbeiführung eines Unfalls iSd § 1 EKHG s Nachw in E 1; zum versicherungsrechtlichen Aspekt s ausf *Palten*, Unfall oder nicht Unfall – das ist hier die Frage! Unfallbegriff und Unfallbeweis im (Zerr-)Spiegel der österreichischen Judikatur, VR 2012/1-2, 32 sowie EuGH C-503/16 NJW 2018, 139 (vorsätzlich herbeigeführter Verkehrsunfall – Deckung durch Kfz-Haftpflichtversicherung).

§ 1 EKHG

Davon sind „gestellte“ **Verkehrsunfälle** zu unterscheiden, bei denen schon mangels Plötzlichkeit kein Unfall vorliegt (*Spenling* in *Fucik/Hartl/Schlosser* [Hrsg], Verkehrsunfall VI³ [2022] Rz 148 uHa *Apathy*, EKHG [1992] § 1 Rz 7; ebenso *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/3: um von einem Unfall sprechen zu können, müsse „ein Schaden unfreiwillig durch plötzliche äußere Einwirkung entstanden“ sein).

2) Der Gesetzgeber wählte auch im EKHG – uzw an mehreren Stellen jeweils gleichförmig und damit auch mit insoweit gleichem Regelungsinhalt: §§ 1, 3 Z 3, § 6 Abs 1, § 9 Abs 2 und § 19 Abs 2 – die in § 1 RHG (und diesem nachgebildet in § 7 Abs 1 KfzVerkG) enthalten gewesene Wendung „**beim**“ Betrieb. Dies bedeutet, dass der Unfall nicht **durch** – wie dies (durchaus missverständlich) im Einleitungshalbsatz des § 11 Abs 1 EKHG formuliert ist (s § 11 Anm 4) – den Eisenbahnbetrieb verursacht sein muss, es muss vielmehr neben dem **inneren** ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit einer bestimmten Betriebseinrichtung ein **äußerer** (örtlicher und zeitlicher) Zusammenhang bestehen. Es genügt, dass der Eisenbahnbetrieb eine der mitwirkenden Ursachen des Unfalles ist. Es darf nicht allg gefordert werden, dass der Unfall durch Gefahren verursacht ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Betriebsmitteln nicht verbunden sind (so auch – zust – *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/5). Fehlt ein äußerer Zusammenhang, dann bedarf es des Nachweises, dass der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr steht. Damit wird – nach der insoweit als Vorbild dienenden deutschen Rsp und Lit (vgl für alle *Kaufmann* in *Geigel*, Haftpflichtprozess²⁷ [2015] 1098 ff Rn 16 ff, insb 25 ff mit Anführung von Beispielen) – eine doppelte Begriffsbestimmung aufgestellt (OGH 12. 11. 1998, 2 Ob 301/98 y; weitere Nachw in E 41):

- a) Ein Betriebsunfall liegt dann vor, wenn ein **innerer** Zusammenhang mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr besteht;
- b) ein Betriebsunfall liegt aber auch dann vor, wenn nur ein unmittelbarer **äußerer** (örtlicher und zeitlicher) Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang oder einer Betriebseinrichtung besteht.

Unfälle, die nur durch Anlagen des Eisenbahnbetriebes ohne Bezug auf den Betrieb verursacht werden, scheiden daher als Betriebsunfall aus (RS0058197).

Demgemäß erkannte etwa das LG Salzburg (ZVR 2013/206 [*Rischka*]), dass es für die Gefährdungshaftung nach EKHG nicht unbedingt darauf ankomme, ob das Kfz auch noch beim Schadensereignis „in Betrieb“ war; auch mit dem händischen **Verbiegen des geschlossenen Schrankens einer Eisenbahnkreuzung** zum anschließenden Bewegen des verbotswidrig eingefahrenen Fahrzeugs durch dieses Hindernis verwirklicht sich dessen Betriebsgefahr.

Vgl hiezu die krit Ausführungen von *Koziol*, Haftpflichtrecht II² (1984) 517 ff; ausf zur Betriebsgefahr einer Eisenbahn iZm Fahrbetriebsmitteln und technischer Organisation *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ (2014) Rz A/2/14 ff.

3) *Bernat*, Von den Anfängen der Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflicht bis zum EKHG, FS P. Bydlinski (2022) 45 (77) bezeichnet das EKHG als ein „spe-

cificum Austriacum, weil es die Gefährdungshaftung des ‚Betriebsunternehmers‘ der Eisenbahn und des Halters des Kraftfahrzeugs (§§ 1, 5) nach einheitlichen Grundsätzen regelt.“

a) Da dem Eisenbahnbetrieb gegenüber dem Betrieb anderer Beförderungsmittel, die nicht ebenfalls in besonderen Haftpflichtgesetzen geregelt sind, besondere Gefahren eigentümlich sind, wurde die Haftung des Eisenbahnunternehmers strenger gestaltet. Die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes ergeben sich aus der großen Geschwindigkeit der Fortbewegung der Eisenbahnen, der Gebundenheit an Schienen, der Unmöglichkeit, bei plötzlich auftretenden Gefahren sofort anzuhalten, der großen Schwere der bewegten Masse uam (Koziol/Apathy/Koch, Haftpflichtrecht III³ [2014] Rz A/2/14: „Die Gefahrenmomente sind die Geschwindigkeit, die Unmöglichkeit rasch anzuhalten oder auszuweichen und die Wucht des fahrenden Zuges.“). Daraus folgt, dass alle Einrichtungen der Eisenbahn, die mit diesen technischen Betriebsvorgängen nicht im Zusammenhang stehen, nicht zum Betriebe der Eisenbahn iSd Haftpflichtgesetzes gehören. Es fallen somit der gesamte Verwaltungsapparat der Eisenbahnen wie auch die Nebenbetriebe (Reparaturwerkstätten usw) nicht unter den Betriebsbegriff. Der Begriff des Betriebes der Eisenbahn meint – nach den ErlRV – die **gesamte technische Organisation** (einschränkend Steininger, Verschärfung der Verschuldenshaftung [2007] 115: nur „die für den Betrieb erforderlichen technischen Einrichtungen der Eisenbahn, wie etwa die starkstromführenden Oberleitungen“; weiter hingegen Koziol, Grundfragen der Haftung von Eisenbahnunternehmern, insbesondere bei Unfällen durch mangelhafte Waggons, JBl 2017, 137 [139]: „nicht bloß die gefährlichen Fahrbetriebsmittel, sondern das gesamte technische Umfeld“ – ebenso Koziol, Trennung des Infrastruktur- vom Verkehrsunternehmen und Reformbedürftigkeit des EKHG, ZVR 2018, 500 [501] und ders, Die Haftung der Eisenbahnen nach Trennung von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, in Koziol [Hrsg], Die Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen im Rechtsvergleich [2019] 269 [273 Rz 10]).

Koziol/Apathy/Koch, Haftpflichtrecht III³ (2014) Rz A/2/17 präzisieren dies wie folgt: „Zur technischen Organisation und damit zum Betrieb einer Eisenbahn gehören besonders gefährliche technische Vorgänge zur Durchführung der Beförderung. Entsprechend den Wertungen des im Bereich des EKHG nicht anzuwendenden RHG zählt zu den technischen Betriebsgefahren der Eisenbahn die **Starkstrom führende Oberleitung**. Unfälle infolge des Einsatzes von Starkstrom sind daher auch dann Betriebsunfälle, wenn sie mit der Fortbewegung eines Eisenbahnzugs nicht unmittelbar zusammenhängen. Von der dem Betrieb der Eisenbahn dienenden Oberleitung zu unterscheiden ist die **Bahnstromübertragungsleitung**, für die nach § 1a Abs 1 RHG gehaftet wird. Beim Betrieb der Eisenbahn ereignen sich ferner Unfälle infolge einer mangelhaften Oberleitung, auch wenn sie keinen Strom führt; einer **Kesselexplosion**; **Funkenflug**, wofür auch nach § 364a ABGB (früher nach § 19 EISG [s hiezu auch unten lit b aE]) gehaftet wird; Verletzung durch **Automatiktüren**; Bruch des **Schleppliftbügels**. Auch technische Maßnahmen zum Schutz vor den spezifischen Gefahren des Eisenbahnbetriebs, wie etwa das Schließen von **Bahnschranken**, gehören insofern zum Betrieb, als der

§ 1 EKHG

für das Schließen zuständige Gehilfe auch dann beim Betrieb der Eisenbahn tätig ist, wenn er kein DN des Betriebsunternehmers ist.“

b) Nach § 19 Abs 2 EisbG 1957 (idF Art 1 Z 19 BGBl I 2006/125) hat der Eisenbahnunternehmer „Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem oder privatem Gut entstehen“. Die im zweiten Satz des § 19 Abs 2 aF enthalten gewesene Sonderhaftungsregel, wonach der Eisenbahnunternehmer „unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht werden“, haftbar war, wurde durch die Nov BGBl I 2006/125 „als nicht erforderlich gestrichen; der Ersatz für Schäden soll sich auch für den Eisenbahnbereich nach den allg zivilrechtlichen Regelungen für den Schadenersatz richten“ (RV 1412 BlgNR 22. GP 7). Die frühere Rsp des OGH (13. 1. 1965 ZVR 1965/221), wonach § 19 EisbG (aF) – der iW der früheren Haftungsbestimmung des § 8c EisbG 1943 entsprochen hatte, aus der von der Rsp die Haftung des Eisenbahnunternehmers für Schäden aus **Funkenflug** abgeleitet worden war (vgl OGH 20. 4. 1955 SZ 28/100 und 8. 6. 1955 SZ 28/148) – eine lex specialis gegenüber der allg Norm des § 364 ABGB darstellte, ist damit hinfällig geworden (s hiezu auch OGH 6 Ob 168/06h Zak 2006/682, 397 zur Rechtslage noch vor dieser Nov) – s hiezu auch oben lit a.

c) **Anfragebeantwortung BM Dr. Michalek 12. 11. 1998, JMZ 7315/1-Pr 1/1998 an den NR (ZI 4906/J-NR/1998) betr Unfälle beim Ein- und Aussteigen von rollstuhlfahrenden Zugreisenden:**

„Die AbgNR Theresia Haidlmayr, Freundinnen und Freunde haben an mich eine schriftliche Anfrage, betr Unfälle beim Ein- und Aussteigen von rollstuhlfahrenden Zugreisenden, gerichtet und folgende Fragen gestellt:

1. Wer haftet für Personen- und Sachschäden, wenn es durch die Nichtbenutzung der mechanischen Ein- bzw Ausstiegshilfen beim Ein- bzw Ausladen von rollstuhlfahrenden Personen zu Unfällen kommt?

2. Wer haftet für Personen- und Sachschäden, wenn es durch ein Nichtvorhandensein der mechanischen Ein- bzw Ausstiegshilfen beim Ein- bzw Ausladen von rollstuhlfahrenden Personen zu Unfällen kommt?

3. In welchem G sind die Haftungsfragen zu Frage 1 und 2 geregelt? Ich beantworte diese Fragen wie folgt:

Zu 1 bis 3:

Die Haftung für Personen- und Sachschäden iZm dem Einsteigen rollstuhlfahrender Personen in Eisenbahnen oder ihrem Aussteigen aus solchen richtet sich nach den allg Bestimmungen über die Verschuldenshaftung nach den §§ 1293ff des ABGB. Darüber hinaus gehört nach stRsp des OGH das Ein- und Aussteigen in eine bzw aus einer Eisenbahn zum Betrieb der Eisenbahn; neben der Verschuldenshaftung nach ABGB kommt daher auch die Gefährdungshaftung nach dem EKHG in Betracht. Für Personen- und Sachschäden aus solchen Unfällen beim Ein- und Aussteigen hat der Betriebsunternehmer der Eisenbahn einzustehen, sofern er nicht das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses beweist. Weiters kann den Betriebsunternehmer auch eine Haftung aus dem Beförderungsvertrag